

**Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**  
**Wortprotokoll**  
66. Sitzung

**Öffentliche Anhörung**

Berlin, den 29.02.2012, 10:00 Uhr  
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus  
Berlin  
Sitzungssaal: Raum E 600

Vorsitz: Dr. Anton Hofreiter, MdB

**TAGESORDNUNG:**

**Tagesordnungspunkt 1a** **S. 3**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

BT-Drucksache 17/8233

**Tagesordnungspunkt 1b** **S. 3**

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze,  
Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs - Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche

BT-Drucksache 17/7487

**Tagesordnungspunkt 1c** **S. 3**

Gesetzentwurf der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer,  
Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD, der  
Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms,  
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs-  
und mautrechtlicher Vorschriften

BT-Drucksache 17/7046

**Sachverständigenliste / Stellungnahmen** **S. 37**

**Anwesenheitsliste\***

**Mitglieder des Ausschusses**

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

**CDU/CSU**

Bilger, Steffen  
Fischer, Dirk  
Götz, Peter  
Holmeier, Karl  
Jarzombek, Thomas  
Kammer, Hans-Werner  
Lange, Ulrich  
Lietz, Matthias  
Ludwig, Daniela  
Schnieder, Patrick  
Sendker, Reinhold  
Storjohann, Gero  
Vogel, Volkmar  
Wichtel, Peter

**SPD**

Bartol, Sören  
Beckmeyer, Uwe  
Burkert, Martin  
Gottschalck, Ulrike  
Groß, Michael  
Hacker, Hans-Joachim  
Herzog, Gustav  
Kumpf, Ute  
Lühmann, Kirsten

**FDP**

Döring, Patrick  
Körber, Sebastian  
Luksic, Oliver  
Müller, Petra  
Simmling, Werner  
Staffeldt, Torsten

**DIE LINKE.**

Behrens, Herbert  
Bluhm, Heidrun  
Leidig, Sabine  
Lutze, Thomas

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Herlitzius, Bettina  
Hofreiter, Anton, Dr.  
Kühn, Stephan  
Wagner, Daniela

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

Aumer, Peter  
Bellmann, Veronika  
Börnsen, Wolfgang  
Dörflinger, Thomas  
Granold, Ute  
Heiderich, Helmut  
Hübinger, Anette  
Kaufmann, Stefan, Dr.  
Koeppen, Jens  
Lach, Günter  
Mayer, Stephan  
Stracke, Stephan  
Vaatz, Arnold  
Wegner, Kai

Brase, Willi  
Groschek, Michael  
Hinz, Petra  
Kahrs, Johannes  
Ortel, Holger  
Paula, Heinz  
Pronold, Florian  
Rossmann, Ernst Dieter, Dr.  
Schwarzelühr-Sutter, Rita

Goldmann, Hans-Michael  
Günther, Joachim  
Höferlin, Manuel  
Kamp, Heiner  
Lindner, Christian  
Sänger, Björn

Enkelmann, Dagmar, Dr.  
Menzner, Dorothee  
Remmers, Ingrid  
Seifert, Ilja, Dr.

Ebner, Harald  
Nestle, Ingrid  
Paus, Lisa  
Wilms, Valerie, Dr.

\*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigelegt.

### Tagesordnungspunkt 1a

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

BT-Drucksache 17/8233

### Tagesordnungspunkt 1b

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs - Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche

BT-Drucksache 17/7487

### Tagesordnungspunkt 1c

Gesetzentwurf der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD, der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften

BT-Drucksache 17/7046

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Sachverständige, ich würde vorschlagen, wir beginnen. Wir haben ein sehr umfangreiches Programm heute und insgesamt drei Stunden Zeit für die Anhörung. Es geht um das PBefG, wobei zwei Schwerpunkte betrachtet werden sollen. In der ersten Runde, bei den Fragen der Abgeordneten, geht es um den Schwerpunkt „ÖPNV“, in der zweiten Runde der Fragen der Abgeordneten geht es um den Schwerpunkt „Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs“. Für die Statements der Sachverständigen geht es jetzt am Anfang allerdings um beide Bereiche. Welchen Schwerpunkt Sie da legen, entscheiden Sie als Sachverständige selbst. Sie haben jetzt am Anfang eine Runde, wo Sie drei Minuten Zeit haben beide Punkte vorzustellen oder auch nur einen Punkt, das ist völlig Ihnen überlassen. Und damit darf ich als Sachverständige ganz herzlich begrüßen, Frau Monika Berg vom ADAC, seien Sie herzlich willkommen. Frau Bech-Schröder vom *Internationalen Bustouristik Verband*, Herrn Markus Brohm vom *Deutschen Landkreistag*, Herrn Folkert Kiepe vom *Deutschen Städtetag*, Herrn

Alexander Kirchner von der *Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft*, Herrn Holger Krawinkel von der *Verbraucherzentrale Bundesverband*, Frau Christiane Leonard vom *Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer*, Herrn Reiner Metz vom VDV, Herrn Wolfgang Meyer von *mofair*, Herrn Volker Röske von *ver.di*, des Weiteren Herrn Thiele vom *Deutschen Industrie- und Handelskammertag*, Herrn Jan Werner vom *Verkehrsclub Deutschland*, Herrn Michael Winnes von *Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger* und schließlich Frau Heike Witsch vom *Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.* Wie Sie sehen, ist auch unser Saal leider nicht komplett barrierefrei, deshalb sitzen Sie in der Reihe der Abgeordneten, aber das ist, glaube ich, auch nicht weiter schlimm. Ich darf Ihnen allen recht herzlich danken für die schriftlichen Stellungnahmen. Wir beginnen einfach alphabetisch der Reihe nach, starten also mit Frau Beck-Schröder, dann der Reihe nach, sodass Frau Witsch den Abschluss macht. Bevor wir starten möchte ich Sie noch herzlich bitten, zu versuchen die drei Minuten Redezeit einzuhalten. Manchen Sachverständigen gelingt es, sie einzuhalten; anderen wiederum gelingt es nicht. Es ist immer dann un schön, wenn ich einen Vortrag unterbrechen muss, wenn vielleicht das Wichtigste noch nicht gesagt ist. Wir konnten aber auch feststellen, dass es Sachverständigen trotzdem gelingen kann, in den drei Minuten tatsächlich Wichtiges und Bedeutungsvolles zu sagen. Es ist einfach schöner, wenn der Vortrag durch Sie abgerundet ist, als wenn ich Ihnen dann dazwischen grätsche. Und damit haben Sie bereits das Wort, Frau Bech-Schröder. Bitte ziehen Sie die Mikrofone gut zu sich heran, die sind nicht besonders stark und wenn der Leuchtring leuchtet, dann ist es eingeschaltet.

**Brigitte A. Bech-Schröder (RDA):** Vielen Dank erst einmal für die Einladung. Ich kann mich hoffentlich kurz fassen: Wir als RDA können naturgemäß nur zu den Bereichen Stellung nehmen, die hier touristisch interessieren. Das wären einmal der Fernlinienverkehr und das Unterwegsbedienungsverbot. Ich möchte mich insofern beschränken, Ihnen hier nicht alle Zahlen und Daten dazu vorzutragen. Um es kurz zu machen: Wir begrüßen selbstverständlich die Liberalisierung des Fernlinienverkehrs so wie sie im Regierungsentwurf vorgesehen ist. Wir begrüßen zudem die totale Abschaffung des Unterwegsbedienungsverbot. Zum Fernlinienverkehr: Was wir natürlich nicht möchten, ist, dass einerseits wie bei den Gegenentwürfen vorgesehen, Wettbewerbsbeschränkungen eingeführt werden oder Lasten insofern entstehen, dass Reiseverkehre abgeschafft werden. Vor allen Dingen möchten wir natürlich nicht, dass

das mit der Maut flankiert wird. Wir halten auch die Argumente, dass das erforderlich sei, nicht für stichhaltig. Man muss sich auch darüber im Klaren sein, dass von der Freigabe des Fernlinienverkehrs beziehungsweise von der Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens – was anderes ist es ja nicht – nur wenige private Unternehmer von insgesamt circa 4.500 Unternehmern profitieren werden. Es wird sicherlich vielleicht ein bisschen mehr als eine Handvoll sein, vielleicht sind es vier Hände voll. Am meisten profitieren wird wahrscheinlich die Bahn selbst, weil sie sich ja auch für diese Verkehre interessiert, während die Gesamtheit des Reiseverkehrsunternehmers von der Maut belastet würde.

Die aufgeführten Argumente halten wir, wie gesagt, für wenig überzeugend. Es ist einfach so, dass der Bus die geringste Straßenverkehrsbelastung hat. Er ist hervorragend bei den externen Kosten. Eine Untersuchung der Allianz Pro Schiene belegt, dass er 26 Prozent weniger externe Kosten hat als der Schienenverkehr. Bei den Wegekosten ist es so, dass es da eine Überdeckung gibt. Da hat er schon 312 Prozent, zahlt seine Wegekosten selbst. Die Bahn hingegen hat nur 56 Prozent. Also bereits jetzt finanziert er das dreifache an Wegekosten was er verursacht. CO<sub>2</sub>-Ausstoß – das ist auch bekannt – da ist er günstig: 3,1 Kilogramm pro 100 Personenkilometer. Energieverbrauch - da ist er praktisch das Ein-Liter-Fahrzeug. Er verbraucht nur zwischen 1,4 und 0,9 Liter pro 100 Personenkilometer. Zudem hat der Bus eine sehr gute Sozialfunktion, da er in keinem hohen Preissegment verankert ist. Somit er ist günstig und spricht also auch Verbraucherkreise an, die sich andere Reisen nicht leisten können. Dann das Argument, dass sich die Verkehrsnachfrage ansonsten zu Lasten der Bahn verändern würden. Das sehen wir durch nichts belegt. Wir halten es auch für falsch insofern, dass hier einerseits argumentiert wird, Wettbewerbsverzerrungen sollen abgebaut werden, andererseits sollen sie über die Maut wieder zugunsten der Bahn eingeführt werden. Dann noch die Forderung – das muss man hier auch mal ganz deutlich aussprechen – nach barrierefreien Bussen: Es ist einfach so, dass es keine barrierefreien Reisebusse gibt. Und es zeichnet sich auch nicht ab, dass sie kurzfristig auf den Markt kommen. Da müsste man also zunächst erst mal mit der Industrie sprechen. Und man sollte auch wissen, dass die Betriebsstunden, für die solche Fahrzeuge ausgelegt werden – im Pkw-Bereich sind das 5.000 Betriebsstunden, im Lkw 10.000 bis 12.000 Betriebsstunden – die Busse zwischen 30.000 Betriebsstunden (der Reisebus) und 60.000 Betriebsstunden (der ÖPNV-Bus). Die Unternehmer, die diesbezüglich investieren, müssen Ihre Fahrzeuge natürlich erst mal so

lange auch aufbrauchen. Das wäre mein Statement zu diesem Punkt, insbesondere der Maut, kurz und knapp.

Wegfall des Unterwegsbedienungsverbotes: Das brauchen wir unabhängig davon, ob der Fernlinienverkehr nun, so wie vorgesehen, liberalisiert wird oder nicht. Und zwar ganz einfach aus dem simplen Grund, dass es im grenzüberschreitenden EU-Gelegenheitsverkehr das Unterwegsbedienungsverbot nicht gibt. Da gibt es also auch Wettbewerbsnachteile, weil Unternehmen aus anderen EU-Staaten einfach unterwegs bedienen können, unsere Unternehmer hingegen nicht. Wir hätten es auch gern, dass das ohne Einschränkung freigegeben wird, weil das keinen Sinn macht, zwischen innerörtlicher und außerörtlicher Bedienung zu differenzieren. Richtig ist, dass es im Wesentlichen für die überörtliche Bedienung, um unterwegs mal zu halten und um eine andere Gruppe aufzunehmen, gebraucht wird. Bereits jetzt ist es übrigens so, dass auch deutsche Unternehmer innerstädtisch bedienen dürfen, wenn der Verkehr aus einer Stadt seinen Ausgangspunkt nimmt und es dürfte da kaum zu chaotischen Zuständen kommen. Denn es ist schlicht undenkbar, dass zum Beispiel bei einer Reise, die aus Berlin losgeht, dass dieser Bus drei Stunden lang alle Haltestellen abkurvt, um Gäste aufzunehmen. So eine Reise würde nicht funktionieren. Wie gesagt, es wäre ja auch jetzt schon zulässig und es bringt auch nichts insofern da zu differenzieren, weil man es letztlich auch gar nicht kontrollieren kann.

**Dr. Monica Berg (ADAC):** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich danke für die Einladung; ich beschränke mich in meiner Stellungnahme auf das Thema „Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs“. Der ADAC begrüßt, dass die Entwürfe seitens der Regierung und auch von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Ziel haben, den Fernbuslinienverkehr zu liberalisieren. Wir bedauern, dass der Antrag der Linken sich dem nicht anschließen kann, denn die heutigen Beschränkungen verwehren nach unserem Eindruck insbesondere preissensiblen Verbrauchern eine zusätzliche, attraktive Mobilitätsoption. Wir halten allerdings eine sehr weitgehende Abschaffung von Marktzutrittsbegrenzungen für geboten. Im Einzelnen: Erstens erwarten wir von einer Marktöffnung zusätzliche und preisgünstige Angebote für Reisende. Ein Blick ins Ausland und auch eine Preisrecherche des ADAC aus dem Jahre 2010 belegen, dass Busreisende im Durchschnitt ein Drittel weniger zahlen für eine vergleichbare Strecke als zum Beispiel Bahnreisende in Deutschland. Zweitens gibt es in unseren Augen auch aus Nachhaltigkeitserwägungen heraus keinen Grund, dem Verbraucher diese zusätzli-



chen, preisgünstigen Angebote zu verwehren. Der Bus ist grundsätzlich ein sehr sicheres und auch ein sehr umweltfreundliches Verkehrsmittel. Bei Unterstellung einer realistischen Auslastung hat er wahrscheinlich noch einen Vorteil in Sachen Nachhaltigkeit. Drittens sind wir davon überzeugt, dass die Eisenbahn beste Voraussetzungen hat, in einem liberalisierten Markt bei der Fernlinie zu bestehen. Die Eisenbahn hat riesige Startvorteile in diesem Wettbewerb. Ich sage: nur hoher Bekanntheitsgrad, großer Unterwegskomfort, kein Staurisiko auf der Strecke, schnellere Fahrzeiten. Natürlich wird es Substitutionswettbewerb geben zwischen Fernlinie und Bahn. Über das Ausmaß wird ja ganz überwiegend nur spekuliert.

Wir glauben, dass der Bus mit seinem sehr preisgünstigen Angebot vor allem neue, zusätzliche Kundengruppen erschließen kann. Insofern sehen wir auch keinen Bedarf, durch Versagungsgründe einen Konkurrenzschutz für die Fernlinie der Bahn aufrecht zu erhalten. Viertens sehen wir keinen Grund, durch übermäßig hohe Marktzugangsbarrieren das Entstehen dieses Wettbewerbs zu verhindern oder zu beschränken. Der Markt muss ja erst einmal entstehen, braucht dafür etwas Flexibilität und braucht auch – ich sage mal – „erklimmbare“ Zugangshürden. Und wir sehen Überlegungen skeptisch, Anbieter, vor allem kleine und mittelständische Anbieter von vornherein von diesem Markt fernzuhalten. Gleichwohl steckt hinter diesen Zugangsbarrieren natürlich ein richtiger Gedanke, nämlich die Notwendigkeit, dem Verbraucher auf diesem neu entstehenden Markt einen hinreichenden Schutz einzuräumen. Wir brauchen hohe Sicherheitsstandards, hohe Umweltstandards, hohe Sozialstandards. Wir glauben auch, dass wir gute Fahrgastrechte brauchen, die in einem außergerichtlichen Schlichtungsverfahren durchsetzbar sein müssen. Es ist wichtig und richtig und wir begrüßen es, diese Fragen rechtzeitig zu regeln. Natürlich würden wir uns für den Verbraucher noch viel mehr wünschen, zum Beispiel der Verkauf von Anschlussfahrtscheinen, übergreifende Fahrplaninformation und so weiter. Aber wir haben Sorge, dass ein Zuviel an Auflagen das Entstehen dieses Marktes behindern könnte. Darüber hinaus sind wir überzeugt, dass das Entstehen dieses Marktes bedingt durch mehr Wettbewerb und mehr Auswahl dem Verbraucher tatsächlich am allermeisten dient. Also, wir wünschen uns eine weitgehende Liberalisierung, flankierende Regelungen und das Ganze möglichst schnell, hoffentlich.

**Vorsitzender:** Vielen Dank Frau Berg. Jetzt möchte ich noch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Herrn Hubert Hüppe, recht herzlich be-

grüßen. Ursprünglich hieß es, Sie hätten keine Zeit, deswegen freut es uns sehr, dass Sie doch Zeit gefunden haben für die Anhörung. Als nächster Sachverständiger Herr Brohm vom Deutschen Landkreistag. Bitte sehr!

**Dr. Markus Brohm (Deutscher Landkreistag):** Vielen Dank Herr Vorsitzender. Sehr geehrte Damen und Herren, die Liberalisierung des Busfernverkehrs berührt die kommunale Daseinsvorsorge nur am Rand, ich verweise deshalb einfach auf unsere Stellungnahme. Insofern sehr viel zentraler ist für uns die Anpassung des Personenbeförderungsrechts an die Verordnung 1370/07, weil die Kreise und Städte als Aufgabenträger die Gewährleistungsverantwortung dafür tragen, eine ausreichende Verkehrsbedienungs für die Bevölkerung organisatorisch, planerisch und vor allem auch finanziell sicherzustellen. Insofern konzentriere ich mich auf die Fragestellung, inwieweit die Aufgabenträger nach den Gesetzentwürfen in die Lage versetzt werden, ihre Aufgaben der Daseinsvorsorge tatsächlich rechtssicher und kosteneffizient erfüllen zu können. bdo und VDV verbreiten ja das Bild, „wir haben bereits den besten aller denkbaren ÖPNV-Welten und alles ist nur so fortzuschreiben, wie es bislang gehandhabt wurde.“ Das ist jedoch unter dem neuen Ordnungsrahmen, der Verordnung 1370/07 weder rechtssicher möglich noch politisch wünschenswert. Der Grund dafür ist, dass es sowohl Verbesserungsbedarf als auch Potenziale gibt, die es zu nutzen gilt. Dies gilt insbesondere, wenn wir angesichts der demographischen Herausforderungen für die Zukunft eine langfristige Finanzierbarkeit der ÖPNV-Daseinsvorsorge sicherstellen wollen.

Zunächst zum Aspekt Rechtssicherheit: Die Verordnung 1370/07 regelt den Marktzugang neu für alle Verkehre, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung begründen und für die im Gegenzug finanzielle und/oder marktzugangsrelevante Vorteile gewährt werden. Dass solche Vorteile mit der Liniengenehmigung verbunden sind und zwar ganz egal, ob Sie eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich finanziert werden, steht außer Zweifel, denn sonst müssten wir den Busfernverkehr nicht liberalisieren. Es gibt in der Liniengenehmigung den Bestandsschutz, das Verbot der Doppelbedienungs und das Altunternehmerprivileg, welches ja gerade für den Busfernverkehr liberalisiert wird. Die Liniengenehmigung heißt nicht Vergebensliniengenehmigung, weil sie eben mehr ist als eine unternehmensbezogene Zulassung. Sie ist eine linienbezogene Marktzuweisungsentscheidung. Das zentrale Anliegen der Verordnung 1370/07 ist vor diesem Hintergrund den Wettbewerb um den Markt zu organisieren und transparente und diskriminierungsfreie Marktzugangsverfahren

sicherzustellen. Die Kommission hat in einem Schreiben an die Republik Österreich auch betont, dass der Marktzugang ausschließlich über die Verordnung 1370/07 zu gewährleisten ist, soweit eben diese Voraussetzungen vorliegen. Es leuchtet insofern nicht ein, warum man mit dem Genehmigungswettbewerb ein Marktzugangsverfahren außerhalb der Verordnung 1370/07 aufrecht erhalten will. Weder ist der Genehmigungswettbewerb besonders wettbewerbsintensiv, noch sind die so bezeichneten „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ so eigenwirtschaftlich und kostentragend wie der Name das eigentlich suggeriert.

Lassen Sie mich zwei Ausführungen dazu machen: Der Genehmigungswettbewerb ist deshalb nicht so wettbewerbsintensiv, weil die meisten Genehmigungswettbewerbe wettbewerbsfrei verlaufen. Im bundesweiten Durchschnitt werden 1,2 Anträge auf eine Linie gestellt. Warum ist die Teilnahme an dem Genehmigungswettbewerb so unattraktiv? Weder ist das Vergabeverfahren transparent, noch ist es fair. Es gibt keine Vorabbekanntmachung von Auswahlkriterien noch von deren Gewichtung. Genau das ist jedoch ein Standard bei jedem anderen Vergabeverfahren. Und es gibt das Altunternehmerprivileg, welches es dem Bestandsunternehmen ermöglicht, innovative Ideen eines Newcomers einfach zu übernehmen. Es ist für jeden Newcomer uninteressant, sich auf eine solche Linie zu bewerben. Das Verkehrsgewerbe muss sich schon fragen lassen, warum es am Genehmigungswettbewerb festhalten will und warum es ein Marktzugangsverfahren ablehnt, bei dem die Kriterien und Bewertungsmaßstäbe vorab bekannt gemacht werden und nachprüfbar sind. Man kann zudem nicht nachvollziehen, warum man sich so vehement wehrt, denn der Genehmigungs- und der Ausschreibungswettbewerb ist keinesfalls mittelstandsfeindlich. Das zeigen die Vergaben im MVV, die zu einer Zunahme der kleinen und mittleren Unternehmen geführt haben. Über die Kostendeckungsgrade bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren könnte man sich hier auch unterhalten. Zahlen aus Thüringen belegen – Abg. Volkmar Vogel wird sie kennen –, dass lediglich eine Kostendeckung von etwa 60 Prozent erreicht wird. 40 Prozent werden letztlich nochmal von den Aufgabenträgern und vom Land bezuschusst. Auch der VDV hat ausgeführt, dass die Co-Finanzierung zu einem Problem im ländlichen Raum wird – und hier müssen wir zu einer Neujustierung kommen, auch hinsichtlich der Befugnisse von Genehmigungsbehörden und Aufgabenträgern. Da besteht ein Missverhältnis in dem bestehenden Entwurf der Bundesregierung, weil sie keinerlei Bindung an die Vorgaben des Aufgabenträgers beinhaltet und der Aufgabenträger nicht die Möglichkeit hat, Vorstellung zu Taktichte, Barrierefreiheit, Be-

dienungsstandards oder auch Sicherheit im ÖPNV – Stichwort Videoüberwachung – durchzusetzen. Die bislang üblichen nachträglichen finanziellen Betrauungen, die dazu dienen, die Lücke zwischen dem eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebot und dem Bedienungsstandard, so wie vom Aufgabenträger vorgesehen, zu schließen, sind sehr teuer, weil sie mangels Wettbewerb nur mit dem Inhaber der Linienkonzession vereinbart sind. Des Weiteren sind sie künftig nach der Verordnung 1370/07 weder vergaberechtlich noch beihilferechtlich zulässig. Insofern ist eine Bindung an die Vorgaben notwendig und der Vorschlag, der auch im Bundesrat Mehrheit gefunden hat, die Vorgaben der Vorabbekanntmachung als Messlatte für die eigenwirtschaftlichen Verkehre anzulegen, wird von uns als Kommunale Spitzenverbände nachträglich unterstützt.

**Folkert Kiepe (Deutscher Städtetag):** Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich kann an die Ausführungen meines Vorredners, wie Sie sich denken können, nahtlos anknüpfen. Als Vertreter der kreisfreien Städte, aber auch der übrigen Städte, die als Aufgabenträger auf der kommunalen Gebietsebene Verantwortung tragen, nicht aus eigenem Recht, sondern aus zugewiesenem Recht durch die jeweiligen Nahverkehrsgesetze der Länder, möchten wir diese Diskussion, die wir seit der Beschlussfassung über die EU-Verordnung 1370/07 im Jahre 2007 führen, möglichst schnell zu Ende bringen. Das ist deshalb notwendig, um die nicht vorhandene Rechtssicherheit möglichst bald wiederherzustellen. Die Diskrepanz zwischen dem seit 2009 geltenden EU-Recht und dem Deutschen Personenbeförderungsgesetz ist für jeden erkennbar, auch für Anwaltskanzleien und für Gerichte. Wir sind der Meinung, dass der Souverän, das Parlament diese Rechtsunsicherheit durch Beseitigung dieser Diskrepanz möglichst bald beenden sollte. Deshalb als erstes noch einmal: Es ist unser Hauptziel, das PBefG möglichst bald der EU-Verordnung 1370/07 anzupassen, um wieder Rechtssicherheit zu bekommen, sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Unternehmen, die hier in diesem Aufgabenfeld agieren. Dazu liegen verschiedene Vorschläge auf dem Tisch. Wie Sie wissen, haben die Kommunalen Spitzenverbände dezidierte eigene Positionen formuliert und dazu auch vor nicht langer Zeit einen eigenen Gesetzentwurf vorgelegt. Wir wissen, dass dieser so im Deutschen Bundestag nicht mehrheitsfähig ist, gleichwohl möchten wir an die vier entscheidenden Forderungen noch einmal erinnern: Erstens, aus unserer Sicht gilt die EU-Verordnung uneingeschränkt für alle Nahverkehrsleistungen. Daran muss man sich einfach orientieren bei der Deutschen Gesetzgebung. Zweitens: Die Aufgabenträger müssen

aus unserer Sicht auch zuständig für die Liniengenehmigung sein. Drittens: die rechtliche Verbindlichkeit der vom Aufgabenträger aufzustellenden Nahverkehrspläne ist für uns unabdingbar. Und viertens muss die Direktvergabe an kommunale Unternehmen möglich sein. Das ist gerade das Entscheidende, was in der EU-Verordnung geregelt wurde: Das Wahlrecht der Aufgabenträger zwischen der Vergabe im Wettbewerb und der Direktvergabe an eigene kommunale Unternehmen nach bestimmten Kriterien. Nicht frei im Ermessen, sondern an Bedingungen geknüpft.

Diese vier Punkte sind, wie Sie wissen, unsere Forderungen. Die ersten zwei sind wahrscheinlich nicht mehrheitsfähig. Wenn dies denn so ist und demnach die eigenwirtschaftlichen Verkehre Vorrang haben sollen und die staatliche Genehmigungsbehörde für die Erteilung von Linienerlaubnisweiterhin im Spiel bleiben soll, dann ist es umso wichtiger, dass die Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger rechtlich verbindlich sind für uns, für die kommunalen Aufgabenträger, für die Unternehmen und auch für die staatlichen zuständigen Behörden. Nur so können die Aufgabenträger nämlich ihrer Verpflichtung, die sich aus Bundes- und Landesrecht ergibt, gerecht werden im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge. Herr Brohm hatte ja auf den Begriff, „ausreichende Verkehrsbedienungs“ hingewiesen. Das ist ja der Gesetzesbegriff - nicht unsere Erfindung - für eine ausreichende Verkehrsbedienungs in den Städten, Gemeinden und Kreisen zu sorgen. Und die Definition der jeweils ausreichenden Verkehrsbedienungs ist unterschiedlich zwischen Mecklenburg-Vorpommern, Bayern, der Rheinschiene und so weiter. Diese kann nur durch die kommunalen Gebietskörperschaften, durch die demokratisch legitimierten Räte und Kreistage definiert werden. Niemand anders kann Ihnen diese Aufgabe abnehmen. Die kommunalen Gebietskörperschaften müssen je nach dem Wunsch der Bürger einerseits und nach der jeweiligen Finanzlage andererseits über Planung, Organisation und Finanzierung des örtlichen Nahverkehrsangebots entscheiden können. Und ich betone den letzten Punkt deshalb, weil ein Nahverkehrsplan nach unserer Auffassung alle diese drei Elemente enthält: Planerische Vorgaben, Organisationsregelungen und auch die Finanzierungsfrage. Das heißt, die Sorge, die immer wieder artikuliert wird, dass da Dinge definiert und reingeschrieben werden im Nahverkehrsgewerbe, die dann andere bezahlen müssen, die ist umso geringer je stärker auch die Finanzregelung dort angesprochen wird. Kein Rat, kein Kreistag kann da planerische Vorgaben formulieren, die nicht im Finanzierungsteil auch gedeckt sind und deshalb noch einmal der Appell: Es liegen verschiedene Ent-

würfe auf dem Tisch, auch unterschiedliche Aussagen zum Nahverkehrsplan. Man kann da über verschiedene Varianten mit Sicherheit noch diskutieren, man kann eine stärkere Einbindung der Unternehmen regeln und man kann auch darüber reden, wie im Fall des Nahverkehrsplans, welcher Teil rechtlich verbindlich ist. Aber das wir über die Kernaussagen des Nahverkehrsplans eine rechtlich für alle Seiten verbindliche Regelung bekommen, das ist unser dringendes Anliegen. Vielen Dank Herr Vorsitzender!

**Alexander Kirchner (EVG):** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung, die Möglichkeit unsere Position aus Sicht der Arbeitnehmer zu den Gesetzentwürfen vorzutragen. Wir haben uns mit den Kollegen von ver.di abgestimmt, dass wir den Bereich Fernlinienbus durch mich darstellen und ver.di sich den Nahverkehr anschaut. Um es gerade vorweg zu nehmen, wir sind nicht generell gegen den Fernlinienbus. Der Fernlinienbus kann sehr wohl eine sinnvolle Ergänzung im Verkehrsangebot der Verkehrsversorgung in Deutschland darstellen. Wir sind nur dagegen, dass er so eingeführt wird, wie er jetzt hier in den Gesetzentwürfen vorgesehen ist, weil er einerseits zu einer Gefährdung der Gesamtversorgung mit Schienenpersonenverkehrsleistungen führt und zum anderen ohne rechtliche und ausreichende Flankierung der Schutzrechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer stattfindet.

Es fehlt ein Gesamtkonzept für den Bereich Verkehr und dies wäre notwendig, um dann auch klar zu definieren, welche Leistungen in diesem Gesamtkonzept durch die Schiene und welche durch die Straße zu erbringen sind. Was die Hauptzielrichtung unserer Kritik anbelangt, da geht es natürlich um die Lohnsozialstandards, der in diesem Bereich beschäftigten Arbeitnehmer. Wir erleben heute schon im Markt, dass es hier zu Lohn- und Sozialdumping kommt, insbesondere durch das Ausland. Nach Deutschland hereingebrachte Fernlinienbusverkehre setzen die deutschen Lohnsozialstandards unter Druck. Selbst deutsche Unternehmer bedienen sich mehr und mehr Subunternehmern ausländischer Arbeitnehmer. Wenn Sie sich das mal anschauen bei *Deutsche Touring* oder bei *Sindbad*, die jetzt schon im Markt sind. Da kann man feststellen, dass deutsche Lohnsozialstandards keine Rolle mehr spielen. Der Wettbewerb muss deshalb mit entsprechenden Regelungen flankiert werden. Hierzu haben wir in unserer Stellungnahme entsprechende Vorschläge gemacht und würden darum bitten, dass in der Abschlussberatung auch versucht wird, hierauf nochmal einzugehen. Insbesondere die Frage der Kontrolle ist ungeregelt. Das heißt, wir brauchen nicht nur Lohnsozialstandards, die

über eine analog dem Postgesetz vorgesehene Regelung abzusichern wären, sondern auch entsprechende Kontrollen, damit sie auch eingehalten werden. Was die Konkurrenzierung des Schienenpersonenverkehrs anbelangt, möchte ich auf zwei Dinge hinweisen: Wir befürchten zum einen, dass es zu einer Ausdünnung im Fernverkehr kommen wird, insbesondere in räumlichen und zeitlichen Randlagen. Und auch die 50 Kilometergrenze, die in den Entwürfen vorgesehen ist, wird dazu führen, dass es zu einer Konkurrenzierung des SPNV kommen wird und letztendlich darüber auch wieder Kosten auf die Allgemeinheit abgeladen werden. Wir sind auch für die Maut, weil wir glauben, dass mit den Mauteinnahmen zweckgebunden die Infrastruktur – welche notwendig ist, um den Fernreisebus auch in den Städten bewältigen zu können – finanziert werden muss. Hierzu haben die Kommunen, die Städte kein Geld und letztendlich funktioniert nur über eine entsprechende Finanzierung auch letztendlich eine vernünftige Anbindung. Der letzte Punkt, den ich ansprechen will, ist das Thema Verbraucherschutz: Wir fordern mindestens den gleichen Standard wie im Schienenverkehr. Es kann nicht sein, dass der Fernreisebus andere Verbraucherschutzregelungen hat als die, die im Schienenverkehr gelten. Und nur noch ein Hinweis zum Schluss: Heute können Schwerbehinderte kostenfrei – ohne dass es Ausgleichszahlungen gibt – den Fernschienenverkehr nutzen. Auch der steht natürlich unter Druck, wenn es hier zu einem Wettbewerb kommt. Es muss daher mit überlegt werden, inwieweit eine solche kostenfreie Nutzung dann überhaupt noch machbar ist. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank Herr Kirchner. Sie waren der Erste, der sich an die drei Minuten gehalten hat. Herr Krawinkel, vielleicht kann man sich in dem Fall die EVG als Vorbild nehmen.

**Holger Krawinkel (vzbv):** Herr Vorsitzender, ich werde mir alle Mühe geben. Aus Verbrauchersicht ist es natürlich entscheidend, dass es im ÖPNV gute Erreichbarkeit, ein möglichst dichtes Liniennetz, hohe Taktfrequenz, gute Linienabstimmung, Umsteigeverbindungen und so weiter gibt. Das heißt, alles das setzt natürlich einen Plan voraus. Eine Planung, die auch durchgehalten werden muss. Wir sehen die Gefahr, dass es zu Problemen mit der Qualität der Verkehre kommt, wenn jetzt durch eigenwirtschaftliche Verkehre die bisherige Systematik durchbrochen wird. Also geringere Taktfrequenz, schlechteres Fahrzeugmaterial und so weiter, das dann vom Aufgabenträger und der Kommune nicht mehr beeinflusst werden kann. Entscheidend ist zunächst der Dienstleistungsauftrag. Das ist im Prinzip die einzig verbindliche Regelung, die zur Zeit bleibt. Man kann sich natürlich auch vorstellen, den Nahverkehrsplan insgesamt ver-

bindlicher zu machen. Aber wenn ich das richtig überblicke, ist das in den vorliegenden Gesetzentwürfen nicht vorgesehen. Deswegen ist die stärkere Bindungswirkung, die ja auch zum Teil vorgeschlagen wird, der Nahverkehrswege zur Zeit nicht ausreichend, solange eben diese Verbindlichkeit nicht vorgesehen ist. Wir haben auch ein Problem damit, dass die Regelung, wie sie die Bundesregierung vorsieht, mit EU-Recht nicht vereinbar sind. Da sehen wir das Problem der Exklusivität bei bestehenden Verkehren. Ich denke, das führt dann zu unnötigen Rechtsstreitereien, die sich ergeben können und zu Lasten der Kunden ausgetragen werden.

Zu den Fernbussen folgende Ausführung: Wir haben die Liberalisierung des Fernbusverkehrs immer begrüßt. Wir schätzen die Gefahr, dass der Schienenverkehr leidet, als nicht ganz so groß ein. Wir sehen hier unterschiedliche Möglichkeiten, andere Bevölkerungsgruppen auch dem öffentlichen Verkehr zuzuführen, weil dort möglicherweise andere Kundensegmente ein höheres Interesse entwickeln. Wir finden allerdings auch, dass die Vorschläge des Bundesrates im Hinblick auf Verbesserung der Fahrgastrechte, Anschlussfahrausweise, transparentes Angebot mit einer Übersichtlichkeit durchaus sinnvoll sind. Ich verstehe das Argument, dass man am Anfang nicht zu viel verlangen darf, damit sozusagen der Start nicht gefährdet ist. Dennoch glaube ich, dass es auch im intermodalen Wettbewerb gerecht zugehen muss. Von daher unterstützen wir auch die Forderung, die eben von der EVG vorgetragen wurde im Hinblick auf die Fahrgastrechte. Allerdings, diese Bemerkung vielleicht noch am Ende: Uns geht einiges nicht weit genug. Zum Beispiel bei den Planungsinstrumenten. Innerhalb des Nahverkehrsplans würden wir uns wünschen, dass eine stärkere Beteiligung der Verbraucherorganisationen an der Entstehung dieser Pläne auch gesetzlich verankert wird. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank Herr Krawinkel, auch hervorragend in der Zeit! Frau Leonard!

**Christiane Leonard (bdo):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, Sie haben mich hier heute eingeladen, um als Vertreterin des Mittelstandes eine Einschätzung zu den vorliegenden Entwürfen zu geben. Ich freue mich natürlich darüber und ich mache das auch sehr gerne. Ich möchte Ihnen auch eine sehr ehrliche Einschätzung geben, denn wenn ich mich hier bei meinen dreizehn Kolleginnen und Kollegen so umschaue, bin ich wohl die einzige Sachverständige, die allein mittelständische Interessen vertritt. Man könnte also sagen, es steht dreizehn zu eins. Und ich hoffe nicht gegen den Mittelstand, das wäre nämlich fatal für uns.

Das PBefG ist die Grundlage für 5.000 Unternehmen in Deutschland, von denen die allermeisten Mittelständler sind. Für diese Unternehmen geht es um Alles. Meine Damen und Herren, Sie entscheiden in den nächsten Wochen über die Zukunft und die Existenz dieser mittelständischen Unternehmen. Ich muss das heute nochmal so deutlich sagen. Ich werde immer wieder gefragt, was man denn für den Mittelstand tun kann, wie man ihn denn schützen kann? Es werden wissenschaftliche Gutachten eingeholt, darin ist von Mittelstandskomponenten und von Bürokratieabbau die Rede. Meine Damen und Herren, das ist alles gut und schön, aber es ist viel einfacher. Vor allen Dingen hier beim PBefG: Belassen Sie es so, wie es der Regierungsentwurf vorsieht, bei der bestehenden Gesetzessystematik sowie beim Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre! Ändern Sie nichts an den wichtigen Stellschrauben!

Einige sind schon angesprochen worden: Der Nahverkehrsplan, die neutrale Genehmigungsbehörde, das ist der allerbeste Schutz des Mittelstandes. Um das zu erkennen brauchen Sie keine Gutachten einzuholen, denn die große Anzahl der mittelständischen Unternehmen in Deutschland spricht für sich. Wenn wir nämlich über die Grenzen zu unseren Nachbarn schauen, finden wir eine völlig andere Situation wieder. Mittelständische Strukturen sind dort im ÖPNV so gut wie nicht vorhanden, der Markt ist zwischen internationalen Großkonzernen aufgeteilt oder durch Inhouse-Vergaben abgeschottet. In Schweden, wo man schon vor Jahren den Mittelstand durch die Verstaatlichung ausgerottet hat, erkennt man heute, dass es dem ÖPNV massiv geschadet hat. Ganz aktuelle Studien stellen fest, dass dem ÖPNV hohe Millionenbeträge durch ineffiziente Ausschreibung verloren gehen. Es geht aber noch weiter: Den Aufgabenträgern drohen die Verkehrsunternehmer schlichtweg auszugehen. Mit anderen Worten: Es sind gar keine Unternehmer mehr da, die über Ausschreibungen überhaupt noch vernünftige Angebote abgeben wollen. Jetzt rudern die Schweden zurück. Ganz neu, seit Januar dieses Jahres setzt man wieder auf eigenwirtschaftlichen Nahverkehr. Aufgabenträger, die bislang allein die gesamte Organisation des ÖPNV übernommen haben, sollen diese Kompetenzen wieder abgeben. Die Verkehrsunternehmen hingegen sollen wieder die Chance haben, eigene Konzepte umzusetzen.

Ich meine, meine Damen und Herren, wir sollten nicht die gleichen Fehler machen, wir sollten aus diesen Fehlern lernen. Es steht auch zu viel auf dem Spiel: nämlich die Existenz von 5.000 Unternehmen. Und profitieren würden nur einige wenige, nämlich eine Handvoll Global-Player. Die sind hier heute auch vertreten, nämlich von

Herrn Meyer. Klar, dass die aus ihrer Sicht das ärgerliche PBefG am liebsten ganz weg haben wollen. Endlich freie Bahn! Wir werden es gleich sicherlich hören. Seit Jahren stehen nämlich diese Konzerne an den Grenzen Deutschlands in den Startlöchern, um unseren deutschen Markt zu erobern. Bislang ist es ihnen nur in Teilen gelungen. Dank PBefG halten die Mittelständler stand, weil der Genehmigungswettbewerb ihre Ortskenntnisse und ihr Wissen erfordert und sie können es dort einbringen. Ist der Mittelstand aber erst einmal vom Markt verschwunden, wird sich auch das auf die Qualität auswirken, meine Damen und Herren. Bitte lassen Sie das nicht zu! Die EG-Verordnung zwingt auch nicht dazu. Es ist auch falsch, was zu diesem Thema bislang gesagt worden ist. Jetzt möchte ich noch kurz etwas zum Fernverkehr sagen, das ist für uns auch ein wichtiges Thema.

**Vorsitzender:** Aber bitte sehr kurz!

**Christiane Leonard (bdo):** Ja, sehr kurz. Ich schließe mich auch meinen beiden Vorrednerinnen in den wesentlichen Punkten an. Eins möchte ich aber noch sagen: Die geradezu in Horrorszenarien an die Wand gemalte Abwanderungswelle der Fahrgäste von der Schiene zur Bahn ist völlig absurd, ist absolut unrealistisch. Und wenn man sich die Gutachten mal anguckt, dann stellt man oft fest, dass das alles falsch ist. Und auch wenn das nicht sehr populär ist, meine Damen und Herren, ich möchte es hier und heute doch so sagen: Sowohl die Betreiber der Infrastruktur als auch die der Fahrzeuge sind weit davon entfernt, vollständige Barrierefreiheit in den nächsten fünf Jahren sicherzustellen. Nach derzeitigem Stand der Technik gibt es nicht einmal eine Definition für den barrierefreien Reisebus, geschweige denn eine ECE-Norm. Das kann man schlimm finden und das kann man auch für einen führenden Industriestandort wie Deutschland und Europa ganz schlimm und auch unangemessen finden. Aber, meine Damen und Herren, es ist die Realität, vor der können wir uns nicht verschließen. Jetzt wollen Sie die kleinen und mittelständischen Unternehmen, die zu dieser Situation am wenigsten beitragen können, dazu bringen, das alles zu ändern. Und ganz kurz noch etwas zum Ticketvertrieb...

**Vorsitzender:** Eigentlich nicht, weil Sie sind jetzt...

**Christiane Leonard (bdo):** Ganz kurz! Sie würden nicht auf die Idee kommen, der Luftansa vorzuschreiben, dass die für Airberlin Tickets verkaufen soll. Soviel will ich nur dazu sagen. Warum schreiben Sie das uns vor? Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

**Vorsitzender:** Als nächster Redner Herr Metz vom VDV!

**Reiner Metz (VDV):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Zur Vorbereitung des heutigen Termins hatten wir gemeinsam mit dem bdo unter dem 23. Februar 2012 eine gemeinsame Stellungnahme zu dem aus unserer Sicht wichtigen Punkten übermittelt. Hinzugefügt war auch eine Synopse, die Einzelvorschläge enthält. Abgesehen von dem Fernbusthema, zu dem wir jeweils gesondert Stellung genommen haben, sind sich bdo und VDV darüber einig, dass die PBefG-Novelle jetzt möglichst ohne formelles Vermittlungsverfahren auf die Zielgerade geführt werden muss. Wir würden uns sehr freuen, wenn dieser Termin dazu beitragen könnte. Vergleicht man die politische Debatte zum Thema PBefG in der letzten Legislaturperiode und das, was in Gestalt von Bundestagsdrucksachen und an Stellungnahmen der Verbände heute wieder auf dem Tisch liegt, so ist leider nicht allzu viel Bewegung festzustellen. Immerhin haben sich bdo und VDV in Richtung eines tragfähigen Kompromisses bewegt. Das ist zwar gut, denn die von den Verbänden repräsentierten Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen umfassen praktisch den allergrößten Teil des deutschen ÖPNV-Marktes. Das ist aber angesichts der Uneinigkeit zwischen dem Regierungslager auf der einen und der Opposition und der Ländermehrheit im Bundesrat auf der anderen Seite nicht ausreichend. Denn klar ist, ohne einen Konsens zu den wesentlichen Inhalten wird keine PBefG-Novelle zustande kommen, da es sich hierbei um ein zustimmungsbedürftiges Gesetz handelt.

Kern des Dissenses zwischen Bundesregierung und Ländermehrheit ist die Verschiebung der mit der PBefG-Novelle schon im Jahre 1996 festgelegten Balance zwischen Aufgabenträgern, Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen. Während der Regierungsentwurf, die den zuständigen Behörden eröffneten Handlungsspielräume der Verordnung 1370/07 nicht bundeseinheitlich, klar und ausdrücklich anerkennt, sondern in Teilen einschränken möchte, will die Bundesratsmehrheit die Festlegungskompetenz für ÖPNV-Angebote vor Ort, auch im Hinblick auf eigenwirtschaftliche Verkehre bei den Aufgabenträgern ansiedeln. Das liegt, meine Damen und Herren, sehr weit auseinander. Meine Wahrnehmung der jüngsten Gespräche mit dem Regierungslager ist, dass es dort zu wesentlichen Fragen noch keine klare, gemeinsame Linie gibt. Mich persönlich beschleicht sogar der Eindruck, dass das Bundeswirtschaftsministerium und die FDP im Begriff sind, ein sinnvoll geschnürtes Gesamt-Kompromiss-

Paket zum PBefG – zumindest objektiv – gegen die Wand zu fahren. Und das gegen das ausdrückliche Petition der maßgebenden Wirtschaftsverbände, bdo und VDV.

Ich sage hier ganz deutlich: Die ÖPNV-Branche braucht jetzt Klarheit und Rechtssicherheit im Kernbereich des PBefG. Dabei geht es um die rechtssichere Anwendungsmöglichkeit aller Vergabeoptionen, die die Verordnung 1370/07 in Deutschland bietet. Zudem geht es um die Adaption des Liniengenehmigungsverfahrens nach dem PBefG in die Welt der Verordnung 1370/07. Oder – etwas weniger fachlich ausgedrückt – es geht um die Zukunft des täglichen Brot-und-Butter-Geschäftes im ÖPNV. Genügend Bedrohungen der im internationalen Vergleich guten Qualität des deutschen ÖPNV ergeben sich schon aus der angespannten Lage der öffentlichen Kassen sowie aus den enormen Herausforderungen, die aus der zunehmend ungleichen Entwicklung in den großen Städten und auf dem flachen Land resultieren. In den Städten wissen wir nicht mehr, wie wir den Anstieg der Nachfrage befriedigen und Ersatzinvestitionen stemmen können; im ländlichen Raum schlägt in vielen Regionen bereits die Demographie zunehmend negativ durch. Wir brauchen deshalb ein PBefG, das die Anwendung der heutigen Finanzierungsinstrumente nicht noch zusätzlich infrage stellt oder verunklart, sondern sichert. Und ich ergänze für den VDV: Wir brauchen keine Experimente für Fernbusse, die den ohnehin schwieriger werdenden ÖPNV künftig auch noch kannibalisieren dürften. Wir möchten zusätzliche Fahrgäste für den ÖV, aber nicht zulasten der Eisenbahnen und des ÖPNV. Wer auf unterschiedlichen Seiten der Skala die in der EG-Verordnung 1370/07 festgelegten Limits über den relativen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre hinaus mit nationalen Spezial- oder Sonderregelungen weiter einschränken, verunklaren oder erweitern möchte, riskiert unter den gegenwärtigen, politischen Mehrheitsverhältnissen in Bundestag und Bundesrat eine nicht auflösbare Patt-Situation. Zwangsläufige Folge:

**Vorsitzender:** Kommen Sie auch langsam zum Schluss?...

**Reiner Metz (VDV):** Das Vakuum würde föderal durch die 16 Länder und die Rechtsprechung gefüllt werden.

Schlussbemerkung: Man wundert sich in Brüssel, dass Deutschland im Jahre 2006 Interpretationsspielräume zugunsten der bisherigen Praxis gegen den Widerstand aus anderen Mitgliedsstaaten durchgesetzt hat, diese Spielräume jetzt aber national nicht nutzen möchte. Ein klares und zügiges Signal wäre deshalb auch vor die-

sem Hintergrund zwingend erforderlich. Letztes Wort: Beim Zustandekommen der genannten EG-Verordnung und auch bei den anderen grundlegenden Regelwerken des deutschen Wirtschaftsrechts gab und gibt es heute noch über parteipolitische Grenzen hinweg einen Konsens: Der Wirtschaft einen soliden und langfristig kalkulierbaren Ordnungsrahmen zu geben, das müsste auch für das PBefG gelten. Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen: Wenn alle so überziehen, dann kommen wir überhaupt nicht mit der Zeit hin. Wir haben vierzehn Sachverständige und die Fraktionen möchten dann fragen und da haben Sie auch jeweils noch Zeit, zu antworten. Das Verfahren wird nachher nämlich so sein, dass ein Abgeordneter maximal zwei Sachverständige befragt; diese können dann jeweils wieder antworten. Als nächstes Herr Meyer.

**Wolfgang Meyer (mofair):** Ich möchte dann zum Thema Marktverfassung, Gebietsmonopole und DB-Volumen im Markt gefragt werden. Dann sage ich dazu jetzt nichts. Ich möchte auch nicht die Art der Publikumsbeschimpfung hier fortsetzen... Vielleicht drei, vier, fünf direkte Anmerkungen: Wenn man auf europäischer Ebene das Instrument der Direktvergabe zulässt, dann sind wir der Auffassung, dass wir dafür ein transparentes Verfahren brauchen. Das kann man in Form von Interessenbekundungen machen. Der Rechtsweg dafür sollte sich nicht nach den Verwaltungsgerichten bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag richten. Vielmehr sollte er von den Vergabekammern mit entsprechenden Fristen ausgetragen werden. Wenn beispielsweise zwei Angebote vorliegen und sich jemand beschwert, dass er dann vor der Vergabekammer innerhalb kürzester Frist sein Recht suchen kann. Wenn es bei den Konzessionen herkömmlicher Art verbleibt: Wir sind der Auffassung, dass das nicht erforderlich ist. Man kann das genauso machen wie beim Taxigewerbe: Die Zuverlässigkeitsprüfung, wirtschaftliche Zuverlässigkeit, persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers. Ansonsten eine gleichlaufende, vertragliche Vereinbarung im Rahmen des Dienstleistungsauftrages auf der Ebene derjenigen, die die Musik bestellen und sie am Ende hoffentlich auch bezahlen.

Damit bin ich bei der Frage: Soll der Nahverkehrsplan eine Verbindlichkeit erlangen oder nicht? Wir sind der Auffassung: Ja! Aber er sollte nicht die Farbe des Stoffes in dem Fahrzeug regeln, sondern er sollte wichtige Standards wie Sozialstandards, Bedienungsqualität, Bedienungshäufigkeit und dergleichen mehr regeln. Die Aussage, die dahinter steht, ist: Wir brau-

chen einen Gleichklang, wenn wir einen Verkehrsvertrag haben, der beispielsweise über acht Jahre geht mit der Konzession, entsprechend so wie sie heute gilt, erhalten bleibt und dann auch gleichzeitig mit einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung. Also, das waren schon mal Anmerkungen zum Stadtverkehr, Fragen gerne später. Die Betriebspflicht Fernverkehr würden wir ablehnen. Der Gesetzgeber oder eine von Ihnen beauftragte Institution der öffentlichen Hand sollte nicht darüber entscheiden, ob und in welchem Umfang und zu welchen Zeiten die Großmutter ihren Enkel besucht, weil sie in München wohnt und der Enkel in Hamburg. Das sollte sich im Markt entwickeln. Genügend Standards sind vorhanden, im Übrigen gelten auch für Fernbus-, Omnibusfahrer Tarif- und Sozialstandards, dafür gibt es genügend Vorschriften, das brauche ich nicht gesondert zu regeln. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Ganz hervorragend, exakt drei Minuten! Herr Röske!

**Dr. Volker Röske (ver.di):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, die meisten ÖPNV-Unternehmen haben die Übergangsregelung der Verordnung bis 2019 genutzt und wurden als kommunale Unternehmen mit der Durchführung der Verkehrsleistung betraut. In den meisten Fällen gab es Restrukturierungen mit abgesenktem, niedrigeren Entlohnungsstrukturen und weitreichender Intensivierung der Arbeit. Andererseits laufen in den kommenden Jahren – verstärkt ab 2014 – in den Nahverkehrsunternehmen die bisherigen Liniengenehmigungen aus. In Ergänzung zu der schriftlichen Stellungnahme möchte ich kurz darauf eingehen, warum für ver.di die folgenden Punkte als faire Rahmenbedingungen für die Arbeit der Beschäftigten von zentraler Bedeutung sind. Erstens: Umfassende Anwendung der Verordnung für sämtliche Linienverkehre, keine Genehmigungen sogenannter eigenwirtschaftlicher Verkehre außerhalb der Verordnung, klare und eindeutige Kompetenzen für die Aufgabenträger, voller Anerkennung und Umsetzung des kommunalen Selbstverwaltungsrechtes bei der Direktvergabe und die Möglichkeiten der Vorgabe von Sozial- und Tarifstandards! ver.di sieht bei einer nicht-umfassenden Anwendung der Verordnung für sämtliche Linienverkehre die Gefahr der Rosinenpickerei. Dadurch wird sowohl das Produktionskonzept der bestehenden Unternehmen gefährdet, aber auch einheitliche Bedienstandards. Liniengenehmigungen außerhalb der eigenwirtschaftlichen Verkehre und der Verordnung verzerren die Marktchancen und setzen eine Dumping-Spirale in Bewegung, die auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Unterschiedliche Marktzugangsregelungen erschweren es den Unternehmen, aber auch den

Interessenvertretungen der Beschäftigten, sinnvolle und langfristig tragfähige Produktionskonzepte zu entwickeln und mitzutragen. Unterschiedliche Marktzugangsregelungen gefährden nachhaltig den Betriebsfrieden.

Zu den Ausführungen der Aufgabenträger haben dankenswerter Weise die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände das notwendige gesagt, denen sich ver.di voll inhaltlich anschließt. Eine Ergänzung noch: Eine Schiedsrichterfunktion, wie im Regierungsentwurf vorgesehen, verwässert die Steuerungsmöglichkeiten und die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans. Auch damit ist das Produktionskonzept als verbindliche Grundlage für die Betriebe gefährdet. Schließlich vermisst ver.di im Regierungsentwurf die eindeutige Klarstellung der Direktvergabe an das eigene Unternehmen und an kleinere Mittelbetriebe. Er schafft keine Sicherheit, sondern Unsicherheit für Unternehmen und die Beschäftigten. Hier werden unnötige, sachfremde Probleme geschaffen. Eine Direktvergabe an kleine Mittelbetriebe fördert die mittelständigen Strukturen der Familienunternehmen wie Beispiele im Landkreis Meißen und anderswo zeigen. ver.di vermisst ebenso die ausdrückliche Klarstellung der Möglichkeit der wirkungsvollen Vorgabe von Tarif- und Sozialstandards zum Schutze der Beschäftigten, nicht nur bei einem möglichen Betreiberwechsel. Die Verankerung von Sozialstandards als Kann-Vorschrift wird begrüßt, jedoch ist sie nicht ausreichend. Deswegen halten wir eine Festschreibung bindender Sozial- und Tarifstandards im PBefG ebenso wie die EVG für erforderlich. Schließlich möchten wir bitten, dass in der Abschlussberatung insbesondere die Änderungsanträge des Bundesrates Berücksichtigung finden, da es dort einen anderen sachgerechten Ansatz für die Anpassung der Vorgaben der Verordnung an das PBefG gibt. Danke!

**Dr. Patrick Thiele (DIHK):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, wir danken für die Einladung. Der DIHK begrüßt die geplante Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Bei der Änderung unterscheiden wir ein bisschen zwischen Pflicht und Kür: Pflicht ist für uns die Anpassung des PBefG an die Verordnung 1370/07; die Kür ist die Umsetzung der Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag zur Liberalisierung des Fernbusverkehrs.

Zur Pflicht, Änderung bzw. Anpassung an die Verordnung 1370/07: Für uns ist der ÖPNV Teil der Daseinsvorsorge. Wirtschaft und Bevölkerung sind auf einem hochwertigen und bezahlbaren ÖPNV angewiesen. Damit hochwertiger ÖPNV dauerhaft angeboten werden kann, müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden. Eine dieser Voraussetzungen ist für uns

der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. ÖPNV-Anbieter müssen ihre Kompetenz in die Erarbeitung von Nahverkehrsplänen einbringen können. Wir brauchen eine Trennung von Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden, denn „Wer Spieler ist, kann nicht auch Schiedsrichter sein.“. Vergabeverfahren müssen die unternehmerische Kreativität unterstützen. Schließlich ist es für uns auch wichtig, dass mittelständische Strukturen im Busgewerbe erhalten bleiben.

Zur Kür bzw. zur Umsetzung der Liberalisierung des Fernbusmarktes: Der DIHK unterstützt die Marktöffnung. Für uns ist das einfach das letzte Relikt aus der Verkehrsmarktregulierung der 30er Jahre. Was den Fluggesellschaften möglich ist – der Wettbewerb mit der Schiene – das muss auch den Busunternehmern möglich sein. Die Frage hierbei ist, ob dies ein Problem für die Schiene darstellt? Da sagen wir klar: Nein! Die Verlagerungen von der Schiene auf den Bus werden sich nach unserer Auffassung in engen Grenzen halten. Fernbusse werden vor allem neue Kunden im preissensiblen Marktsegment hinzugewinnen. Deshalb weg mit der Regulierung, hin zu einem möglichst einfachen, unbürokratischen Genehmigungsverfahren!

Wie schätzen wir nun die Gesetzentwürfe und den Antrag der Linken ein? Zum Gesetzentwurf der Bundesregierung: Dieser Gesetzentwurf ist nach unserer Auffassung im Wesentlichen gelungen. Mit dem Gesetzentwurf können letztlich alle leben. Die kommunalen Verkehrsbetriebe, die privaten Busunternehmen, die Aufgabenträger, die Nutzer. Keiner ist ganz zufrieden, aber alle können damit leben, das ist das Wesen des Kompromisses. Im Fernbusbereich wird mit dem neuen § 42a PBefG Klarheit geschaffen. Es gilt die 50 Kilometer-Grenze, da weiß jeder, woran er ist. Weniger sinnvoll erscheint uns eine Betriebspflicht, die im § 21 Abs. 5 PBefG geplant ist. Wir sehen auch noch bei anderen Punkten Änderungsbedarf. Ich möchte an dieser Stelle nur noch § 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG hervorheben, in dem es um die unentgeltliche Beförderung geht. Zum Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Dieser Entwurf stellt nach unserer Auffassung keine wesentliche Verbesserung dar. Vor allem erscheint uns eine Änderung des § 8 Abs. 3 PBefG problematisch. Für uns stellt sich die Frage, wie stark das Gewicht und die Regelungstiefe von Nahverkehrsplänen sein sollten. Nicht sachgerecht ist für uns auch die Verknüpfung zwischen einer Marktöffnung für Fernbusverkehr und der Einführung einer Bus-Maut. Die Einbeziehung von Bussen in die Maut sollte nicht als Preis oder vielleicht gar als Strafe für die Zulassung zum Buslinienfernverkehr erfolgen. Eine Ausweitung der Maut sollte nach unserer Auffassung allein unter dem



Aspekt der Infrastrukturfinanzierung erfolgen. Zum Antrag der Fraktion DIE LINKE.: Dieser Antrag erscheint uns leider nicht zielführend. Er fordert ein Gesamtkonzept für den Personenverkehr. Ein solches Konzept gibt es für den Personenfernverkehr nicht – es wird auch nicht benötigt –, denn das Angebot im Personenfernverkehr ist nach unserer Auffassung gut. Auch ohne staatliche Intervention und zusätzliches Angebot müsste der Bund bestellen und letztlich auch bezahlen. Vielen Dank!

**Dr. Jan Werner (VCD):** Sehr geehrte Damen und Herren, aus Sicht des Verkehrsclubs Deutschland hätte ich gerne – und da schließe ich mich an Frau Leonard an – Schweden zum Vorbild genommen, nämlich eine Diskussion damit begonnen: Wie erreiche ich eine Verdoppelung des Anteils des ÖPNV oder des öffentlichen Verkehrs insgesamt innerhalb des Verkehrsmarktes? Auch wir haben uns die Ergebnisse aus Schweden angeschaut und dort vieles gefunden, was uns sehr gut gefällt. Sehr knapp möchte ich vor diesem Hintergrund nur auf den Fernbus eingehen. Nicht deshalb, weil dort nicht einiges zu sagen wäre, sondern weil ich zwischen beiden zur Beschlussfassung anstehenden Anträgen keine existentiellen Differenzen sehe. Insofern – auch das ist vielleicht ungewöhnlich – kann ich mich sowohl Frau Dr. Berg und Herrn Dr. Thiele anschließen, was die generelle Einschätzung zu den Auswirkungen angeht, denn auch ich gehe nicht davon aus, dass die Bundesrepublik von Fernbuslinien vollständig überzogen wird. Es braucht dennoch eines gewissen Maßes an regulierenden Vorgaben, sehr mit Augenmaß – da kann ich mich an Herrn Krawinkel anschließen. Ich möchte darauf hinweisen, dass im Entwurf der beiden Oppositionsfraktionen eine Revisionsklausel in Artikel 8 enthalten ist und möglicherweise kann man ja dann eher auch nachsteuern, wenn man sich jetzt nicht einigt.

Worauf ich aber jetzt noch eingehen möchte ist der ÖPNV: Hier sehe ich gravierende Differenzen, eigentlich nur an ein, zwei kleinen Stellen im Gesetz. In der Praxis ist die Auswirkung größer. Hintergrund ist die Abgrenzung zwischen eigenwirtschaftlichem Verkehr einerseits und Auftragsverkehr durch die Kommune andererseits. Diese Abgrenzung ist vom bisherigen Verständnis geprägt: Eigenwirtschaftlicher Verkehr ist eigentlich alles, was fährt. Es gibt aber eine Änderung, nicht im PBefG, sondern in der Verordnung 1370/07: Eigenwirtschaftlicher Verkehr ist Verkehr, der nicht durch die öffentliche Hand finanziert wird. Das PBefG macht eine Ausnahme, im Regierungsentwurf auch eindeutig im Absatz 4: außer es gibt Ausgleichszahlungen für Tarife. Kein weiteres, öffentliches Geld! Das ist das, was Sie als Revolution jetzt

hier gerade verdeckt machen, ohne dass Sie es überhaupt sehen. Und wenn ich mir dann anschau, welche Marktmechanismen ich habe. Was bekomme ich für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr ohne öffentliches Geld? Dann ist der in den Großstädten eher jämmerlich. Und wenn ich mir weiter anschau, was ich für Regelungen für eigenwirtschaftlichen Verkehr habe, dann kann ich nur sagen: Wir sind auf Marktausschluss ausgerichtet! Newcomer können sich nicht etablieren mit neuen Angeboten. Sie müssten die Genehmigungsbehörde davon überzeugen, dass das Angebot innovativ und gut ist. Wie soll diese das beurteilen? Der Newcomer kann sich nicht profilieren und der Bestandsunternehmer ist auf Innovationen nicht angewiesen, weil er Altunternehmervorrechte hat. In dieser Konstellation soll jetzt eigenwirtschaftlicher Verkehr Vorrang genießen, ohne dass es dem Aufgabenträger möglich ist, gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren. Er darf das gar nicht. Sie institutionalisieren eine verkehrspolitische Ohnmacht, die Ihnen kommunalpolitisch vollständig auf die Füße fallen wird.

Das ist eigentlich der Kern dessen, wo ich Bedarf sehe, sich zu einigen. Im Oppositionsentwurf gibt es einen konditionierten Vorrang, der besagt: wenn das im öffentlichen Interesse definierte Angebot eigenwirtschaftlich nicht angeboten wird, dann darf die öffentliche Hand auch mit Geld in den Markt hinein. Sie verbieten das als Regierung. Und dieses darf nicht sein. Da frage ich mich: Wo sonst kann ein Privater eine an seinen eigenen Bedürfnissen orientierte Leistung beantragen, Konkurrenzschutz dafür in Anspruch nehmen und staatliche Finanzierung für Sondertarife bekommen, ohne sich sonst irgendwie am öffentlichen Interesse zu orientieren? Wo sonst darf eine Kommune im Bereich der Daseinsvorsorge Leistungen, die der Markt nicht bereitstellt, nicht beschaffen? Und dann nochmal, und dies jetzt kommunalpolitisch im Verhältnis auch zum Staat: Wie kann es sein, dass eine staatliche Behörde im Bereich der lokalen Daseinsvorsorge, die Umsetzbarkeit kommunaler Politik, die Geld in die Hand zu nehmen bereit ist und dies bei knappen Kassen, kontrolliert und dann sagt: „Du darfst das nicht!“ Das kann nicht sein im eigenen Wirkungskreis.

**Dr. Michael Winnes (BAG ÖPNV):** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielleicht eingangs etwas überraschend: Die Aufgabenträgerposition unterscheidet sich in den Kernforderungen eigentlich nicht von dem, was Frau Leonard für den bdo und der Herr Metz für den VDV vorgetragen haben, obwohl wir in den Diskussionen der letzten Jahre immer als die großen Kontra-Punkte wahrgenommen wurden. Wir als Aufgabenträger haben natürlich das Ziel, mittelstandsfreundlich und mittelstandsschüt-

zend den neuen Rechtsrahmen umzusetzen. Es ist für fast alle Landräte und Oberbürgermeister – die ich in meinem Zuständigkeitsbereich in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen kenne – ein Herzensanliegen, dass die örtlichen, mittelständischen Unternehmen gedeihen, wachsen und nicht aus dem Markt verdrängt werden. Und auch die Zielsetzung, Herr Metz, Rechtssicherheit zu erreichen, ist unser Hauptziel. Denn wir als Aufgabenträger müssen es ausbaden, wenn wir den Verkehr nicht rechtsicher und ohne Prozesse planen und finanzieren können. Aber die Fragestellung: Wie kommt man dahin, diese Ziele zu erreichen? Da sind wir sehr weit auseinander. Woran liegt das? Das liegt daran, dass sich die Unternehmenslandschaft und die beiden Unternehmensverbände aus unserer Sicht nicht auf einen neuen Rechtsrahmen tatsächlich einlassen wollen, obwohl der europäische Gesetzgeber einen solchen Rechtsrahmen beschlossen hat. Es wird immer wieder vorgetragen – das zieht sich auch durch fast alle Stellungnahmen, die hier eingereicht wurden –, der heutige Rechtsrahmen des PBefG habe sich bewährt, jetzt kommt das Europarecht und wir müssen das alles ändern, was sich so schön bewährt hat. Es hat sich mitnichten bewährt.

Seit der Bahnstrukturreform 1994 haben wir erhebliche Rechtsunsicherheit. Das wird schon allein daran deutlich, dass der Kollege Werner und ich zu dem Thema promovieren konnten und unsere berufliche Laufbahn auf dieser Rechtsunsicherheit aufbauen durften... Als ich 1999 in Mannheim einen Professor gesucht hatte, der zu dem Thema Personenbeförderungsgesetz und widerstreitendes Europarecht – damals die Verordnung 1191/1969 – ein Promotionsthema annimmt, hat er nur den Kopf geschüttelt und gefragt, was das ist. Heute können Sie eine Fülle von Literatur und Doktorarbeiten zu dem Thema finden. Das zeigt, wie rechtsunsicher der heutige Rechtsrahmen ist. Wir setzen diesen Status quo mit diesem Gesetzentwurf fort. Das Problem des Status quo ist hauptsächlich darin begründet, dass wir unterscheiden zwischen dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag zur Finanzierung des Verkehrs und der gewerblichen Genehmigung. Wir unterstellen, dass mit dem Gewerbe-recht kein Marktzugang verbunden ist, keine Ausschließlichkeitsrechte und keine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Wir meinen, dass wir dieses Gewerbe-recht außerhalb der Verordnung 1370/07 organisieren können – und eben nicht durch eine einheitliche Behördenstruktur, ob das jetzt die Genehmigungsbehörde oder der Aufgabenträger ist. Sowohl der Marktzugang, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung, die Betriebsbeförderungstarifpflicht, die Frage der Exklusivität, das Doppelbedienungsverbot der Liniengenehmigung als auch die Finanzie-

rung muss aus einer Hand gewährt werden. Die 1370/07 sagt eben, dass dies künftig von einer Behörde geschehen muss. Mit diesem Rechtsrahmen, der zwischen der Liniengenehmigung staatlicherseits und dem Dienstleistungsauftrag unterscheidet, werden wir nicht rechtssicher Daseinsvorsorge betreiben können.

Um auf das Thema Mittelstandschutz zurückzukommen: Die Zahlen zeigen das sehr eindrucksvoll – das kann ich bei mir im Verkehrsverbund Rhein-Neckar schön bei drei Bundesländern belegen. Wir haben im Jahre 2005 mit der Marktöffnung begonnen. Wir hatten damals konzessionierte Leistungen bei privaten Mittelständlern von 0,6 Millionen Fahrplankilometern im Jahr. Wir haben heute nach fünf bzw. sechs Jahren Marktöffnung 5,4 Millionen Fahrplankilometer bei mittelständischen, privaten Verkehrsunternehmen konzessioniert. Wir haben den Praxisbeweis erbracht – ähnlich wie der MVV, den der Herr Brohm schon zitiert hat –, dass ein sinnvoller Weg den Markt zu öffnen mit Instrumenten wie mittelstandsfreundlichen Liniendübelgrößen und mittelstandsfreundlichen Vergabestrukturen, mit bewusster Nutzung der Direktvergabe unter Schwellenwert den Mittelstand stärkt, vor allem die vielen kleinen Subunternehmer, die heute unter dem Joch der Deutschen Bahn leiden – und das auch ständig gegenüber Landräten bis hin zum Ministerpräsidenten bejammern – herauskommen aus diesem Joch und eigene Konzessionen bekommen. Nochmal: 0,6 Millionen Fahrplankilometer vor Marktöffnung, 5,4 Millionen Fahrplankilometer heute! Wie da der Verband des bdo behaupten kann, diese Marktöffnung, ...

**Vorsitzender:** Das wäre ein schöner Abschluss jetzt...

**Dr. Michael Winnes (BAG ÖPNV):** ... geht zulasten des Mittelstandes, ist für uns nicht nachvollziehbar. Sie können das Problem des bestehenden Dualismus zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger – auch ohne die Diskussion und die Eigenwirtschaftlichkeit zu gefährden – im Gesetzentwurf lösen. Dies ist möglich indem Sie sagen: Dann, wenn der Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt, dann ersetzt dieser die Genehmigung. Folglich muss die Genehmigungsbehörde nur noch bestätigen, dass die subjektiven gewerberechtlichen Zulassungsvoraussetzungen – wirtschaftliche Eignung etc. – vorhanden sind. Es bestünde kein weiterer Bedarf an staatlicher Genehmigung. Demzufolge können Sie es in dem Bereich, in dem der Aufgabenträger nicht handelt – weiter bei der Genehmigungsbehörde belassen und der Aufgabenträger kann seine Daseinsvorsorge im eigenen Beritt betreiben. Vielen Dank!

**Heike Witsch (BSK):** Ich danke für die Einladung! Die Bundesregierung geht in ihrer Begründung zum Gesetzentwurf davon aus, dass mit der Fernbuslinie ein attraktives Beförderungsangebot, eine Alternative für alle Verbraucher geschaffen wird. Ich denke, da fehlt ein wichtiger Teil, denn für alle ist diese neue Fernbuslinie sicher nicht gedacht, nämlich für die Gruppe der Mobilitätseingeschränkten Reisenden – ich sage bewusst nicht Mobilitätbehinderte, sondern Mobilitätseingeschränkte – dazu gehören z. B. auch junge Familien, die mit Kleinkindern in Kinderwagen fahren. Der Kinderwagen könnte zwar in den Kofferraum, aber Sie dürfen gerne einmal alle ausprobieren, mit einem drei Monate alten Baby von Hamburg nach Köln im Bus zu sitzen, ohne Wickelmöglichkeit, ohne sonst etwas. Bei einem barrierefreien Bus wäre das alles möglich. Mobilitätseingeschränkte Reisende sind außerdem noch ein Großteil der Senioren, die zwar nicht unbedingt anerkannte Behinderte sind, aber die ihre Bewegungseinschränkungen einfach durch altersbedingte Beschwerden haben. Im Grunde genommen gibt es daher keinen Weg um die Barrierefreiheit herum, und zwar von Anfang an. Ich verstehe auch gar nicht...., wenn Sie mit Fernbussen noch durch die Gegend fahren wollen, wenn 20 % Mobilitätseingeschränkte schon fehlen, dann können Sie ja offenbar auf 20 % der Kunden verzichten. Wenn ich dann jetzt höre, wie schlecht es der Wirtschaft geht und dass jedes Busunternehmen noch einen Rettungsanker braucht, dann verstehe ich das nicht mehr.

Mobilitätseingeschränkte Menschen gehören in allen Bereichen in die Gesellschaft. Wir haben dazu die gesetzlichen Grundlagen schon seit 1994 im Artikel 3 GG, dem Bundesgleichstellungsgesetz und den UN-Konventionen. Ich habe bei den anderen Stellungnahmen den Eindruck gehabt, dass davon noch keiner etwas gehört hat. Herr Hüppe, nehmen Sie die Bestellzettel mit! Im BMAS gibt es einen sehr guten Gesetzesband. Vielleicht guckt man sich das da noch einmal an. Natürlich ist Barrierefreiheit nicht zum Nulltarif zu bekommen und eine vollständige Barrierefreiheit gibt es zurzeit auch im Schienenverkehr nicht, sondern dort sind wir auch auf Hilfe angewiesen. Leider! Man könnte viel weiter sein. Man müsste sich auch einmal umschauen, wie es sonst in der Welt aussieht, wenn man z. B. – um es jetzt mal auf den SPNV zu übertragen – in Amerika in einen Zug steigt, mit Lift, und mal ganz genau hinschaut, dann ist da ein kleines Schild, „Siemens Germany“. Aber wir selbst kriegen es nicht hin. Wir haben schon drei Jahre die UN-Konvention. Wo ist ein Forschungsauftrag, um solche Systeme auch sinnvoll zu entwickeln? Jetzt wird wieder der Verschiebebahnhof gewählt. Das Problem wird

verschoben, verschoben, verschoben. Mit einem Verschieben ist noch kein Problem gelöst worden. Das kann so nicht weitergehen! Es gibt Möglichkeiten, auch diese zusätzlichen Kosten zu finanzieren: Durch eine Maut nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die Fahrzeugausstattung mit zu finanzieren. Ich wäre für eine Anschubfinanzierung für Unternehmer, die einen Bus beschaffen müssen – entweder als Differenz vom normalen Reisebus zum barrierefreien oder für günstige Kredite. Beides sind Möglichkeiten. Abgesehen davon: In der Infrastruktur brauchen Sie für Fernreisebusse gar nicht so viel zu tun, denn der Hublift geht bis zum Boden runter. Da brauchen Sie nicht einmal ein Hochbord an der Haltestelle. Sie müssen nur ein bisschen Platz haben, damit der Rollifahrer oder der Rollatornutzer noch von der Rampe herunterkommt. Ich denke, ein neu geschaffenes Verkehrssystem sollte von Anfang an barrierefrei werden, denn wenn wir jetzt anfangen zu verschieben, dann wird das nie etwas. Wir haben bei der Deutschen Bahn AG gesehen, wie schwer es ist, Barrierefreiheit voranzubringen. Ich gehöre zur programmbegleitenden Arbeitsgruppe und wir ringen dort um jedes kleine Bisschen. Aber hier muss es von Anfang an sein, sonst bleiben die behinderten Menschen auf der Strecke. Es ist hier so viel von „sozial“ gesprochen worden. Sozial ist es dann nur vom Preis her. Aber gerade behinderte Menschen haben oft ein geringes Einkommen, weil sie entweder nie arbeiten konnten oder eine ganze Zeit früher aufhören mussten.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Damit kommen wir jetzt zur Fragerunde der Abgeordneten. Unser beliebtes System: Der Abgeordnete fragt; er kann maximal zwei Fragen an maximal zwei Sachverständige stellen und die Sachverständigen antworten dann sofort und dann ist der nächste Abgeordnete dran. Als erstes gibt es die Fragerunden zum ÖPNV – das ist unter den Fraktionen vereinbart worden – und dann zum Fernlinienbusverkehr. Als Erster hat sich Abg. Vogel gemeldet.

**Abg. Volkmar Vogel (CDU/CSU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sie haben die Spielregeln klar formuliert. Das macht natürlich die Sache bei der komplizierten Materie nicht einfacher. Wir sollten an der Stelle sagen, dass die Mitarbeiter im ÖPNV in Deutschland eine gute Arbeit machen. Ich denke, Sie als maßgebliche Vertreter für die Mitarbeiter sollten das auch hier von dieser Stelle in Ihre Einrichtungen mitnehmen. Wenn ich sage „der ÖPNV“, dann sage ich das ganz bewusst deswegen, weil ich damit auch niemanden ausgrenze, sondern ich glaube, dass ist gerade auch der Grund des Erfolges: die Vielschichtigkeit in Deutschland und der regionale Bezug von Unternehmen, die international tätig sind, die vielen

mittelständischen Betriebe, aber auch die guten kommunalen Betriebe, die hier eine hervorragende Arbeit machen. Uns ist es wichtig, dass wir dieses System weiter verbessern, dass wir auch Wettbewerb möglich machen und dass wir den ÖPNV für die nächsten Jahre fit machen. Das ist auch für uns keine einfache Aufgabe. Es ist für uns wichtig, dass wir hier Gespräche mit allen Seiten führen, mit allen Akteuren am Markt. Uns kommt es in der Koalition darauf an, dass wir die Erkenntnisse, die wir aus diesen Gesprächen nehmen, gemeinsam auswerten, gemeinsam miteinander abstimmen. Und die heutige Anhörung hier mit Ihnen als Sachverständige ist für uns ein wichtiger Baustein für den eigenen Erkenntnisgewinn, auch innerhalb in der Koalition. Ich hoffe und denke, dass die Kollegen der Opposition das in ihren Bereichen genauso machen. Es hilft uns in diesem Bereich nichts, wenn wir hier oberflächlich schnell zu einer Festlegung kommen. Ich denke, Sorgfalt an der Stelle hilft insgesamt dem System ÖPNV mehr.

Meine Frage, die ich diesbezüglich habe – sie geht an zwei Sachverständige, an Herrn Kiepe vom Deutschen Städtetag und Frau Leonard vom bdo – bezieht sich nochmal auf Ihre Ausführungen zum Nahverkehrsplan. Mit den Erfahrungen aus Ihren Mitgliedsunternehmen: Wie sehen Sie das Instrument Nahverkehrsplan von der Vergangenheit bis zum heutigen Tage in der Anwendung? Es ist ja für uns keine neue Erfindung. Wie möchten Sie den Nahverkehrsplan für die Zukunft ausgestaltet haben, z. B. in Bezug auf die Gefahr der „Rosinenpickerei“, die an uns immer herangetragen wird, aber auch hinsichtlich der Frage, dass der Nahverkehrsplan nicht zur Diskriminierung einzelner Akteure genutzt wird? Auch dieser Aspekt ist uns an der Stelle wichtig. Wie sehen Sie das? In welcher Form sollte dieser Nahverkehrsplan erarbeitet werden, insbesondere auch in Bezug auf die Teilnehmer an dieser Diskussion. Und dann die Frage, denn das hat sich jetzt auch aus den Gesprächen bzw. aus Ihren Ausführungen ergeben: Welchen Teil sehen Sie – Herr Kiepe, Sie sprachen das an – unter Umständen für verbindlich an und – immer mit dem Bezug auch auf die Regionalität des Nahverkehrs – wo sollten solche Festlegungen getroffen werden? Sollen wir diese Festlegung als Bund machen oder ist das unter Umständen besser aufgehoben, wenn sich die Ländern darum kümmern?

**Christiane Leonard (bdo):** Vielen Dank! Der Nahverkehrsplan ist heute schon häufiger angesprochen worden, vermutlich deshalb, weil er in der Tat eine wichtige, wenn nicht sogar die wichtigste Stellschraube in der Verbindung zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren oder auf der Stufe von eigenwirtschaftlichen Verkehren zu gemeinwirtschaftlichen Verkehren ist. Wir haben

es mit einer Zweistufigkeit zu tun. Die eigenwirtschaftlichen Verkehre sind vorrangig auf der ersten Stufe angesiedelt und die gemeinwirtschaftlichen Verkehre mit dem Dienstleistungsauftrag nach der Verordnung 1370/07 auf der zweiten Stufe. Dieser Nahverkehrsplan bindet diese Schnittstelle, und deswegen ist er sehr wichtig, weil eine Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans dazu führen kann, dass im Grunde jeder eigenwirtschaftliche Verkehr in die Gemeinwirtschaftlichkeit hereingedrängt wird, allein über die Verbindlichkeit. Deswegen sind unsere Befürchtungen da sehr groß, was dieses Thema angeht. Daher ist es natürlich für die anderen Redner hier am Tisch sehr wichtig, dass es eine möglichst große Verbindlichkeit gibt. Man kann also sagen, die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans engt die Spielräume eigenwirtschaftlicher Verkehre ein. Vor dem Hintergrund muss man da sehr vorsichtig sein, wenn man in dieses Regulativ eingreift. Der Nahverkehrsplan ist jetzt schon im gültigen PBfG verankert. Wir meinen grundsätzlich, dass man es dabei belassen kann. Das sieht der Regierungsentwurf auch so vor. Er ändert also nichts an diesem System. Die Verordnung 1370/07 sagt auch schlichtweg überhaupt nichts zum Nahverkehrsplan. Es ist auch nicht das Thema der Verordnung. Wenn es hier um die Anpassung des PBfG an die Verordnung 1370/07 geht, dann hat das mit dem Nahverkehrsplan aus unserer Sicht im Grunde erst einmal nichts zu tun. Gleichwohl haben sich aber VDV und bdo diesem Thema gestellt, weil wir wissen, dass hier auch heute einige am Tisch sitzen, denen es sehr wichtig ist.

Wenn man in Richtung Kompromiss denken will, dann sollten zwei wichtige Voraussetzungen gegeben sein, darüber haben wir uns zumindest verständigt: Wir wollen verhindern, dass durch eine Verbindlichkeit plötzlich mit dem Tag des Inkrafttretens des PBfG bislang eigenwirtschaftliche Verkehre nur aufgrund der Verbindlichkeit dann gemeinwirtschaftlich würden. Deswegen haben wir uns auf eine gesetzliche Vermutungsregelung geeinigt. Das heißt, man spricht erst einmal davon, dass das, was bisher vorhanden eigenwirtschaftlich erbracht würde, auch in Zukunft grundsätzlich den bestehenden Verkehrsbedürfnissen entspricht. Das ist eine Vermutungsregelung, die aber widerlegt werden kann, wenn es denn Gründe gibt, warum das nicht mehr der Fall sein sollte. Das ist eine Voraussetzung, die aus unserer Sicht sehr wichtig ist, um das Hinüberschwappen in die Gemeinwirtschaftlichkeit erst einmal etwas zu beruhigen und zu schauen: Was liegt denn vor Ort wirklich vor? Was ist eine ausreichende Verkehrsbedienung? Kann das, was vorher eigenwirtschaftlich erbracht wurde, möglicherweise in Zukunft auch weiter eigenwirtschaftlich erbracht werden? Als Zweites ist für uns ganz wichtig, dass die

Unternehmer auch mitwirken dürfen, dass sie wirklich eingebunden werden in die Diskussion um die Nahverkehrspläne. Das ist aus unserer Sicht bislang nicht ausreichend.

Ich will noch was zur „Rosinenpickerei“ sagen. Aus meiner Sicht ist das vielleicht ein etwas anderes Thema. Die „Rosinenpickerei“ gab es aus unserer Sicht noch nie. Das ist so ein Kampfbegriff. Das findet man immer wieder. Wir haben aber gleichwohl gesagt, weil die Ängste offensichtlich da sind, dass da eigenwirtschaftliche Verkehre aus einem Netz, aus einem Bündel herausgebrochen werden, gehen wir sogar soweit und normieren das nochmal gesetzlich. Es gibt also im Regierungsentwurf einen ausdrücklichen Versagensgrund, um diese „Rosinenpickerei“ zu verhindern. Ich will aber auch noch einmal sagen: Das muss andersherum auch gelten. Wir stellen nämlich fest, dass über Linienbündelung eigenwirtschaftliche Verkehre so gemischt werden, dass sie damit gleichzeitig gemeinwirtschaftlich werden und dann eigenwirtschaftliche Anträge abgelehnt werden. Bündelungen dürfen auch nicht dazu führen, dass man eigenwirtschaftliche Verkehre gleich auch wieder ausschließt. Deswegen ist es uns sehr wichtig, dass dort steht: rechtmäßige Linienbündelung. Da wäre jetzt meine Sicht der Dinge zu diesem Thema.

**Folkert Kiepe (Deutscher Städtetag):** Die Fragen von Herrn Vogel sind vielschichtig, z. B. die eine Frage: „Warum kaprizieren Sie sich auf den Nahverkehrsplan, wo das doch im EU-Recht überhaupt gar nicht angesprochen ist?“ Angesprochen im EU-Recht ist aber etwas anderes, nämlich die Frage „Was ist eine Linienverkehrsgenehmigung?“ Wir betrachten das in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung im Übrigen als ausschließliches Recht. Und Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ist auch ein Thema der EU-Verordnung. Deswegen habe ich das in meinem Statement auch so betont, weil wir das wahrscheinlich hier nicht einvernehmlich im Konsens hinbekommen. Brauchen wir als einzig verbleibendes Steuerungsinstrument den Nahverkehrsplan? Wenn Sie fragen: Wie kann man das im Wege der Konsensfindung so ausgestalten, dass das eine Mehrheit findet? Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans, um damit anzufangen, was Frau Leonhard zum Schluss gesagt hat, sind wir der Meinung, dass die Verkehrsunternehmen selbstverständlich zu beteiligen sind. Das steht übrigens jetzt auch im Gesetz. In welcher Form das geschieht, kann man noch verstärken. Dazu kann man auch das Instrument, was im Bund-Länder-Fachausschuss, im Bundesrat, mehrheitsfähig war, nutzen, die Vorabkennzeichnung. Alle können sich dann an der Diskussion um den Nahverkehrsplan beteiligen. Ein Stichwort muss ich allerdings

dann noch mal deutlich sagen. Unter Juristen, Frau Leonhard, ist das natürlich klar, wenn sie sagen „um mit dem Ziel des Einvernehmens zu einem Ergebnis zu kommen“. Also mit dem Ziel des Einvernehmens: okay. Aber das Einvernehmen, das geht nun mal nicht. Die Juristen haben da eine feine Unterscheidung: Das ist die sogenannte Benehmensregelung. Also eine formalisierte, im Gesetz festgeschriebene Beteiligung, mit dem Ziel einer herausgehobenen Beteiligung – das können wir uns sehr wohl denken. Das Einvernehmen hieße, dass die Kompetenz der demokratisch legitimierten Entscheidungsträger, der Räte und der Kreistage, infrage gestellt würde. Das geht dann nicht. Aber bis zu dieser Grenze sehen wir überhaupt keine Schwierigkeiten, aufeinander zuzugehen.

Das zweite ist die Differenzierung, Sie sprachen das an, was denn dann wirklich rechtlich verbindlich sein soll und was nicht. Der frühere Präsident des VDV hat da immer von der „Schräubchenlehre“ gesprochen. Gerade, wenn wir im Wege von Ausschreibungen verschiedene Unternehmen beteiligen wollen, im Verfahren der Linienverkehrsgenehmigungserteilung, dann wollen wir verschiedene Varianten hören und vorgetragen bekommen. Das ist gerade der Sinn eines solchen Wettbewerbs, dass man die Ziele vorher definiert, aber dann verschiedene Wege abfragt: Wie kommt man denn zu dem Ziel hin? Wer macht das günstiger? Wer hat noch bessere Ideen? Das ist gerade der Sinn. Und deshalb kommt es aus unserer Sicht sehr stark darauf an, die Ziele zu definieren. Und dazu gehört die Erschließung von bestimmten Gebieten, dazu gehören Taktpläne, dazu gehört die Frage, ob ein Stadtviertel mit Bus oder Bahn erschlossen wird, grundsätzliche Fragen, aber nicht die Farbe der Haltestellen oder ähnliches. Da haben wir mehrmals angeboten, Herr Metz weiß das, dass wir dazu vielleicht mal einen Vorschlag machen, wie man zu einer Abgrenzung zwischen dem Rahmen, den aus unserer Sicht notwendigerweise für rechtlich verbindlich zu erklärenden Aussagen eines Nahverkehrsplans, und den Details kommt. Das bieten wir auch weiterhin an, hier zu einer Abgrenzung zu kommen. In welcher Form Sie das dann als Gesetzgeber nutzen, müssen Sie entscheiden. Wir könnten uns sehr gut vorstellen, dass der Bundesgesetzgeber eine Definition formuliert, wie ein Nahverkehrsplan aussehen kann, was Voraussetzung für die weiteren Verfahren ist, die Sie dann in dem Gesetz vorgesehen haben.

**Abg. Sören Bartol (SPD):** Ich glaube schon, dass das heute ein besonderer Tag ist, diese Anhörung, nach jahrelangen Diskussionen, nach Vorlage von Gesetzentwürfen der Bundesregierung, aber auch des Gegenentwurfs von Rot-Grün, zusammen mit den Bundesländern,

und teilweise der, wenn man sich die Einzelabstimmungsergebnisse im Bundesrat anguckt, auch beteiligten Regierungsländer, die hier mit am Tisch sitzen – also wirklich eine interessante Gemengelage! Wir befinden wir uns jetzt in der Situation, dass wir heute endlich einen Startschuss haben, dass wir an dieser Stelle wirklich vorankommen. Ich glaube, und das ist hier auch deutlich geworden, dass wir dieses Thema nicht am Ende im Vermittlungsausschuss enden lassen sollten, sondern dass wir hier als Fachausschuss in der Lage sein müssten, nach dieser Anhörung hoffentlich zügig und ernsthaft zu versuchen, auch wirklich Kompromisse auszuloten. Ich hoffe auch, dass wir das am Ende auch schaffen. Es gibt viele Punkte, da liegen wir gar nicht so weit auseinander, wie sich das jetzt hier teilweise anhört. Es gibt allerdings auch Punkte, da geht es irgendwo um Grundsätzlichkeiten, die man verstehen kann oder auch nicht. Wenn man sich die jeweilige Betroffenheit anschaut, kann man sie verstehen. Aber ich glaube, wir müssen sie einfach auflösen.

Deswegen möchte ich, weil das von vielen auch angesprochen wurde und auch Frau Leonard das relativ emotional, was ich natürlich aus ihrer Sicht auch verstehen kann, angesprochen hat, die Frage Mittelstand aufgreifen. Die Frage, wie geht es jetzt mit privaten Busanbietern weiter, sind die irgendwann nicht mehr vorhanden. Deswegen möchte ich einen genauen Blick auf die ÖPNV-Marktstruktur in Deutschland werfen, um einfach nochmal zu verstehen, wie sich da die EU-Verordnung auswirken wird. Soweit ich sehe, sind ja Privatunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland zum großen Teil eher Kleinstanbieter, die ja alle dann auch mehr oder weniger unter die Kleinunternehmerklausel der Verordnung fallen. Sie haben insgesamt einen Anteil von ungefähr einem Viertel der Fahrzeugkilometer. Die Mehrzahl arbeitet auch positiv als sogenannter Subunternehmer. Vor diesem Hintergrund würde ich gerne Herrn Dr. Winnes und Herrn Dr. Brohm fragen: Wie viele eigenwirtschaftliche Verkehre gibt es eigentlich heute und wie viele wird es eigentlich mit der neuen EU-Definition der Eigenwirtschaftlichkeit noch geben? Und gewinnt vor diesem Hintergrund nicht eine genaue Definition des ÖPNV-Angebots zum Schutz der örtlichen Verkehrsunternehmen – und jetzt sage ich ganz bewusst, Frau Leonard, auch der privaten örtlichen Verkehrsunternehmen – vor Billigkonkurrenz und eine Direktvergabemöglichkeit eine zusätzliche Bedeutung?

**Dr. Michael Winnes (BAG ÖPNV):** Ich kann natürlich als Vertreter des kurpfälzischen Verkehrsverbundes im Südwesten nicht für die ganze Bundesrepublik Deutschland sprechen. Ich kann Ihnen aber Zahlen von uns aus dem

Verkehrsverbund Rhein-Neckar nennen. Wir haben im Busbereich alle Einzelliniengenehmigungen im Konsens mit den Verkehrsunternehmen im Rahmen des Nahverkehrsplans gebündelt, haben dort 74 Linienbündel verabschiedet, wohlgemerkt wirklich im Konsens mit den Verkehrsunternehmen. Die waren dort auch in paritätischen Arbeitsgruppen mit einbezogen. Wir haben aktuell die Situation, dass zwei Linienbündel von diesen 74 Linienbündeln derzeit ohne Zuschuss laufen und wir auch davon ausgehen, dass, wenn die derzeitigen Genehmigungen auslaufen, dort keine Finanzierung notwendig sein wird, sondern die weiter eigenwirtschaftlich laufen können. Wir haben darüber hinaus derzeit noch drei Linienbündel, die im Genehmigungswettbewerb eigenwirtschaftlich genehmigt wurden, wo wir aber heute schon aus den Gesprächen mit den betroffenen Betreibern wissen, dass nach Auslaufen der Genehmigung – wobei wir uns darüber streiten, ob die vorzeitig auslaufen sollen, die haben teilweise Entbindungsanträge angekündigt – Zuschussbedarf entstehen wird, ohne dass wir jetzt irgend etwas unternommen hätten, als „böse Aufgabenträger“, die zu hohe Standards festlegen, sondern wo einfach die Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne von „kein Zuschuss des Aufgabenträgers notwendig“ derzeit schon nicht mehr gegeben ist. Das heißt, die Verkehrsbetreiber legen drauf, sie haben aber ihre Betriebs- und Beförderungspflicht. Das zeigt, dass das gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind und es eben nicht im eigenen wirtschaftlichem Interesse steht, denn die Genehmigung zwingt sie, jetzt weiter zu fahren, obwohl es gar nicht mehr wirtschaftlich ist. Das heißt, nochmal drei Linienbündel von den 74 sind derzeit zuschussfrei, werden aber nach Auslaufen der Konzessionen in den nächsten Jahren dann zuschussbedürftig werden, wenn sich an der wirtschaftlichen Lage, an den Rahmenbedingungen nichts Tiefgreifendes verändern wird.

Ich glaube, das zeigt auch das, was Herr Werner vorhin schon gesagt hat. Prof. Lenz aus Stuttgart hat es mal schön dargestellt: dieser kommerzielle Verkehr oder jetzt wieder „eigenwirtschaftlich“ titulierte Verkehr ist letztlich eigentlich eine Fata Morgana. Wenn man ehrlich ist, sind fast alle heute nach altem Recht als eigenwirtschaftlich konzessionierten Verkehre trotz allem über Zahlungen des Aufgabenträgers oder der Kreisverwaltung bezuschusst, die für Schulverkehre, für einzelne Schulfahrten dann Zuschüsse leisten, was auch unter die Verordnung 1370/07 fällt, so dass letztlich dieser Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit, der in beiden Gesetzentwürfen als Regelfall titulierte ist, eigentlich an der Wirklichkeit vorbeigeht. Das hat auch schon das OLG Düsseldorf in der Münsterland-Entscheidung festgestellt, die dort ausgeführt haben, dass mit Inkrafttreten der Verordnung 1370/07 und dem

Verbot Zuschüsse außerhalb des Europarechts zu leisten, das gemeinwirtschaftliche Verfahren, das wir heute noch in § 13 a PBfG kennen, zum Regelverfahren geworden ist und dass der eigenwirtschaftliche Verkehr in Deutschland künftig die Ausnahme sein wird. Insofern zeigt sich schon an der Situation auch, dass eigentlich der Gesetzgeber an einer Vorstellung eines Regelverkehrs festhält, der europarechtlich künftig so nicht mehr praktiziert werden kann. Daraus erwachsen dann die ganzen Folgeprobleme für die Diskussion um das Zusammenspiel von Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger.

**Dr. Markus Brohm (Deutscher Landkreistag):**

Ich kann mich den Ausführungen von Herrn Winnes anschließen. Wir gehen auch davon aus, dass der eigentliche eigenwirtschaftliche Verkehr künftig ein Randphänomen darstellen wird. Ich hatte vorhin bereits in meinen Ausführungen auf die Finanzierungsstudie aus dem Land Thüringen hinwiesen, die vom Verkehrsministerium durchgeführt wird und die dazu ausgeführt hat, dass letztlich ein Kostendeckungsgrad bei den Verkehren lediglich in Höhe von 60 % besteht und ansonsten Zuschussbedarf besteht. Das wird durch die demografische Entwicklung zusätzlich verschärft. Bislang hatten wir es auch noch so, dass diese eigenwirtschaftlichen Verkehre, sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehre, eben durch nachträgliche Finanzierungen zusätzlich unterstützt werden. Das wird künftig nach der Verordnung 1370/07 nicht mehr möglich sein. Zubestellungen sind nicht möglich, weil eben eine Vorabkennzeichnung eines Dienstleistungsauftrags, den ich mit dem Inhaber der Liniengenehmigung durchführe, gar nicht möglich ist. Auch eine Finanzierung über allgemeine Vorschriften scheint mir sowohl beihilferechtlich als auch vergaberechtlich in dem Zusammenhang rechtlich sehr schwierig, denn eigenwirtschaftliche Verkehre, die ich außerhalb der Verordnung zulasse, kann ich nicht innerhalb der Verordnung dann finanzieren. Entweder fallen sie rein oder sie fallen nicht rein. Wenn man sie außerhalb der Verordnung stellt, verzichtet man auf die Möglichkeit der Direktvergaben. Den Ausschreibungswettbewerb hatte ich vorhin auch schon angesprochen. Die Zahlen aus dem Münchener Verkehrsverbund belegen eigentlich, dass die Ausschreibung nicht per se irgendwie mittelstandsfeindlich ist, sondern es kommt auf die Gestaltung der Ausschreibung an. Im MVV hat das zu einer Zunahme des Marktanteils der kleinen- und mittelständischen Unternehmen geführt. Sie haben 75 % der Ausschreibungen für sich entschieden, sind nicht mehr als Subunternehmer tätig und fahren mit eigenen Linienkonzessionen. Es hat mehr Verkehrsleistung gegeben und zu deutlichen Kostenreduktionen von 27 % geführt. Das ist etwas, was wir gerade auch im ländlichen Raum brau-

chen. Wir brauchen mehr Kosteneffizienz, weil wir sonst das Angebot in dieser Form nicht mehr aufrechterhalten können und das damit zum Nachteil für die gesamte Bevölkerung ist.

**Vorsitzender:** Vielen Dank Herr Brohm, Herr Kollege Döring.

**Abg. Patrick Döring (FDP):** Ich will ohne lange Vorrede an Herrn Dr. Brohm und Frau Leonard eine Frage stellen. In einigen Stellungnahmen, insbesondere auch von Herrn Dr. Brohm und Herrn Kiepe, wird darauf verwiesen, dass es einer Klarstellung zum Thema Direktvergabe – Sie haben das hier auch angesprochen – im Gesetzestext bedürfe. Nach meiner Auffassung gilt die Verordnung als bindendes europäisches Recht, in der ist alles geregelt. Warum wünschen Sie sich, dass wir das, was in der Verordnung steht, einfach nochmal doppeln und ins PBfG schreiben, obwohl es ja geltendes europäisches Recht ist. Und würden Sie mir zustimmen, dass es man dann mindestens auch eine Vorabkennzeichnung und ein Interessenbekundungsverfahren regeln müsste, wenn man denn ein Direktvergabeverfahren zusätzlich im PBfG regelt, dass dann auch zu regeln wäre, dass vorab bekanntgemacht werden muss, dass direkt vergeben wird und dass jedermann sein Interesse an dieser Vergabe bekunden können muss? Wäre das in Ihrem Sinne oder nicht?

**Christiane Leonard (bdo):** Zunächst zur ersten Frage, die zielte auf das ausschließliche Recht. Man kann grundsätzlich der Auffassung sein, dass die EU-Verordnung dazu alles regelt. Gleichwohl gibt es Bedenken, dass das möglicherweise durch einige Formulierungen im geltenden PBfG und auch durch die Rechtsprechung kritisch gesehen werden könnte. Der bdo hat sich in der gemeinsamen Stellungnahme mit dem VDV dafür ausgesprochen, eine Ermächtigungsgrundlage für das ausschließliche Recht bei einem Dienstleistungsauftrag aufzunehmen. Aus unserer Sicht wird damit erstens sichergestellt, dass im Unterschied zur Linienverkehrsgenehmigung, also zur eigenwirtschaftlichen Linienverkehrsgenehmigung, kein ausschließliches Recht vorhanden ist, wie das auch breiter Konsens in Deutschland ist. Es wird damit nochmal klargestellt. Und zum Zweiten ermöglicht es dann eben auch unter dem Punkt der Rechtssicherheit die Direktvergabe auf der zweiten Stufe im Rahmen des Dienstleistungsauftrags. Es ist aus unserer Sicht eine Klarstellungsfunktion an dieser Stelle. Zur Frage der Vorabkennzeichnung kann ich sagen, dass das etwas Neues ist, was weder durch die EU-Verordnung vorgegeben ist noch sich im bisherigen PBfG wiederfindet und wir der Meinung sind, dass es das Verfahren möglicherweise

unnötig erschwert. Vor diesem Hintergrund sehen wir das als nicht notwendig an.

**Dr. Markus Brohm (Deutscher Landkreistag):**

Der Wunsch nach einer Klarstellung beruht natürlich auf der Entscheidung zu den Münsterland-Verkehren. Wir halten ihn rechtlich auch deshalb für geboten, weil nach dem Regierungsentwurf die Genehmigungsbehörde nicht nur neutraler Schiedsrichter ist, sondern ein Spieler. Sie entscheidet letztlich selbst und anstelle des Aufgabenträgers, was als ausreichende Verkehrsbedienung anzusehen ist. Der Regierungsentwurf geht davon aus, dass die Aufgabenträger innerhalb der Verordnung 1370/07 handeln und die Genehmigungsbehörde außerhalb der Verordnung 1370/07, weil sie ja rein gewerberechtlich handelt. Diese Prämisse fällt in sich zusammen, wenn man der Genehmigungsbehörde eine gestaltende Rolle beimisst, wie das nach dem Regierungsentwurf der Fall ist. Wenn sie an die Vorgaben der Aufgabenträger gebunden wäre und sozusagen nur die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen, aber nicht auch die Marktanteilsentscheidung treffen würde, dann hätten wir alle kein Problem. Aber dem ist nicht so! Und weil der Genehmigungsbehörde eine gestaltende Rolle zukommt, sehen wir ein Problem bei der Erfüllung der Voraussetzungen der Direktvergabe, denn diese setzt voraus, dass eine beherrschende Kontrolle über den internen Betreiber vorliegt. Die ist in Bezug auf die Genehmigungsbehörde zwangsläufig nicht gegeben. Wenn hier eine saubere Trennung der Befugnisse von Genehmigungsbehörden und Aufgabenträgern stattfinden würden, hätten wir alle kein Problem. Aber da das nicht der Fall ist, würden wir das gerne zusätzlich klargestellt wissen.

Zu Ihrer Frage der Vorabbekanntmachung einer Direktvergabe: Die Direktvergabe ist vorab bekanntzumachen, und zwar schon nach der Verordnung selbst. Die darüber hinausgehende Frage, was wir von einem Interessenbekundungsverfahren halten, muss ich differenziert beantworten. Die Frage ist, was dort zu begründen wäre, wenn ich einen privaten Anbieter nicht berücksichtige, der sein Interesse bekundet, sondern mich für die Direktvergabe entscheide. Wenn ich dort nur Voraussetzungen für die Direktvergabe, die in der Verordnung 1370/07 vorgesehen sind, begründen muss, also darlegen muss, dass die Voraussetzungen für die Direktvergabe gegeben sind, habe ich kein Problem mit dem Interessenbekundungsverfahren. Wenn aber infrage gestellt werden soll, dass die Aufgabenträger die Möglichkeit einer Direktvergabe haben sollen und irgendwie darüber hinaus irgendetwas über das Vorliegen der Voraussetzungen hinaus begründen sollen,

dann hätte ich damit ein Problem, denn das ist nach EU-Vergaberecht nirgendwo vorgesehen. Die Direktvergabe ist eine Form der Eigenerbringung und muss deshalb als solche nicht begründet werden. Das sollte auch in einem Interessenbekundungsverfahren nicht irgendwie infrage gestellt werden. Das würde jedenfalls über das EU-Vergaberecht hinausgehen.

**Abg. Thomas Lutze (DIE LINKE.):** Es ist ein bisschen schade, aber das war vorher nicht genau so zu erkennen, dass wir heute doch die beiden sehr spannenden und umfangreichen Themen Fernbusse und ÖPNV-Fragen in einer gemeinsamen Anhörung behandeln. Es wäre vielleicht günstiger gewesen, sich ein bisschen mehr Zeit zu nehmen und das zu trennen. Eigentlich müsste man fast die Bundesregierung fragen, als Vorbemerkung, warum sie die Gesetzgebung hier ändert, obwohl offensichtlich Bundesrat, Bürgermeister, Landräte, kommunale Verbände und auch Teile der am Verkehrswesen Beteiligten da doch der ganzen Sache ablehnend bis zumindest kritisch gegenüberstehen, mein Kollege von der SPD hat das ja schon angedeutet, auch Mitglieder der die Regierung tragenden Fraktionen. Trotzdem fand ich es vorhin einigermaßen amüsant, dass dann die Vertreterin des bdo, Frau Leonard, schon in der ersten Person Mehrzahl sprach, als es um den Gesetzentwurf der Bundesregierung ging. Ich denke, das hat dann vielleicht doch ein leichtes Geschmäcke. Meine Fragen richten sich an Herrn Dr. Röske und Herrn Dr. Winnes, von denen ich gerne nochmal zusammenfassend wissen möchte, welche Auswirkungen die Gesetzesnovelle hat, gerade was den Bereich Rechtssicherheit angeht oder was die Auswirkungen auch für die Beschäftigten bedeuten. Was passiert konkret, wenn die Bundesregierung sich mit ihrer Gesetzesinitiative durchsetzen wird? Was werden die konkreten Änderungen und Auswirkungen, sowohl auf die Beschäftigten wie auch auf diejenigen, die den Verkehr vor Ort organisieren, sein? Einiges ist ja zu eigenwirtschaftlichen Verkehren schon gesagt worden, aber in den anderen Bereichen z. B. Rechtsicherheit oder Stichwort Auswirkungen auf die Beschäftigten: Womit ist da zu rechnen? Welche Risiken und Nebenwirkungen haben wir, wenn der Deutsche Bundestag – davon gehe ich mit meiner Erfahrung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus – das am Ende mit der Mehrheit der beiden Regierungsfraktionen durchwinkt? Was kommt dann konkret auf uns zu?

**Dr. Volker Röske (ver.di):** Ich konzentriere mich auf die Frage der Auswirkungen auf die Beschäftigten. Die Rechtsunsicherheit ist insofern schon erheblich, weil in den Betrieben derzeit eine Art „stilles Schweigen“, nenne ich es mal, zu



beobachten ist, wo die Unternehmensleitungen nicht genau wissen, was sie eigentlich machen sollen. Das heißt, die Unternehmen sind unsicher, die Beschäftigten auch, aber gleichzeitig wissen sie, und das hatte ich betont, dass Liniengenehmigungen auslaufen. Und solche Argumente können in den Betrieben unterschiedlich genutzt werden. Und teilweise werden sie auch jetzt schon als Erpressung genutzt, um beispielsweise, ich sage mal, die Pausenzeiten noch mehr zu kürzen. Das gesamte Produktionskonzept und die Vorstellungen, wie man ein gutes Unternehmen auch führt, werden in den Unternehmen sehr angegriffen und zerstört. Das ist der eine Punkt. Dass das konkrete Auswirkungen hat, sieht man daran: Wenn das jetzt in die Tat umgesetzt werden würde, würde das bedeuten, dass Vorgänge, wie beispielsweise Genehmigungen herauszubrechen, wie die Linie 831 (Rheinbahn) und NIAG, da schon kein Einzelfall sein würden, sondern das zu einer Konkurrenz und zu einer Art Kannibalisierung unter den Unternehmen führen würde, dass nämlich einige Unternehmen versuchen, sich gute Linien herauszubrechen und wir keine Möglichkeit haben – darauf hat Herr Dr. Brohm schon hingewiesen – dem einen Riegel vorzuschieben. Das bedeutet weniger Arbeitsplätze und einen Kampf der Betriebe untereinander. Angesichts der Situation, die Herr Vogel erwähnt hat, dass nämlich alle bestrebt sind, einen guten Nahverkehr weiterhin zu betreiben und zu verbessern, bedeutet dies, dass dieses Ziel eigentlich konterkariert wird. Es ist dringend geraten, diese Rechtsunsicherheit möglichst bald aufzuheben oder eine kluge Lösung zu finden, wie man bis zum Jahre 2019 mit diesem Zustand noch weiterleben könnte.

**Dr. Michael Winnes (BAG ÖPNV):** Ich würde die Antwort gerne in zwei Punkte gliedern. Das eine ist die Fragestellung der Arbeitnehmerrechte, die sehr erfreulich im Rahmen der Wettbewerbsverfahren nach der Verordnung 1370/07 europarechtlich geregelt werden können, die sehr weitreichend sind, viel weitergehend als die in Deutschland bekannten, beispielsweise in Landestariftreugesetzen, nämlich dass man die Belegschaft konkret mit ihren Arbeitsplätzen schützen kann. Man kann vorgeben in den Vergaben nach der Verordnung 1370/07, dass das bisherige Personal vom neuen Betreiber, wer auch immer im Wettbewerb gewinnt, zu übernehmen ist. Dies ist sehr weitreichend. Und die ganzen innovativen neuen europarechtlichen Möglichkeiten für Vergabeverfahren, die wir im Kartellvergaberecht so überhaupt nicht kennen, laufen im Regierungsentwurf für den gesamten Bereich der eigenwirtschaftlichen Verkehre völlig leer, weil die Genehmigungserteilung ja nach dem Regierungsentwurf, leider auch im Zweifel nach dem

Fraktionsentwurf, nichts mit der Verordnung 1370/07 zu tun hat. Denn es wird hier ganz klar unterschieden zwischen der Anwendung der Verordnung 1370/07, wo der Aufgabenträger einen Finanzierungsvertrag als Dienstleistungsauftrag vergibt – da kann er dann Arbeitnehmerrechte im Vergabeverfahren entsprechend wirksam umsetzen - und einer gewerberechtlichen Personenliniengenehmigung, die nichts mit dieser EU-Verordnung zu tun hat. Im Genehmigungswettbewerb, der in diesem eigenwirtschaftlichem Bereich künftig stattfinden soll, laufen diese Möglichkeiten des Arbeitnehmerschutzes völlig leer, weil die Verordnung 1370/07 nicht gilt; so wie die Direktvergabemöglichkeit der Genehmigungsbehörde nicht zur Verfügung stehen, weil die Genehmigungserteilung eben im Wettbewerb zu erfolgen hat und keine Direktvergaben möglich sind. Die Möglichkeiten nach der Verordnung 1370/07 gelten ja für die Genehmigungsbehörde nicht, einschließlich der Arbeitnehmerrechte. Sie können im Genehmigungswettbewerb eben nicht vorgeben, dass die Belegschaft des Altbetreibers zu übernehmen ist, wenn ein neuer Betreiber kommt und sagt, er macht das bessere Verkehrskonzept. Denn dafür gibt es in beiden Gesetzentwürfen überhaupt keine Handhabe. Die hätte man nur, wenn man sagt, die Liniengenehmigung ist ein Teil dieses Dienstleistungsauftrages nach der EU-Verordnung und wird von einer zuständigen Behörde in einem Verfahren vergeben. Dann könnte sie auch für diesen Bereich, wo keine Zuschüsse fließen, die Arbeitsplätze der Belegschaft sichern.

Das ist der Komplex Arbeitnehmerrechte nach der neuen EU-Verordnung. Der andere Bereich ist die Problematik, dass sie gerade bei den großstädtischen Verkehren, wo wir über die Direktvergaben an die internen Betreiber, also an die kommunalen und städtischen Unternehmen sprechen, sehr viel höhere Tarifniveaus haben als in den Flächentarifverträgen, die für das private Omnibusgewerbe hauptsächlich im ländlichen Raum abgeschlossen wurden. Das liegt auch völlig auf der Hand. Ich habe natürlich bei uns in Mannheim oder in Ludwigshafen oder in Heidelberg ganz andere Lebenshaltungskosten, ganz andere Anforderungen an die Qualifikation des Personals, an die Belastung des Personals im ÖPNV als wenn sie über Busleistungen und Fahrer mit ihren Lebensbedingungen im Main-Tauber-Kreis oder in der Westpfalz sprechen. Da hat sich natürlich im Tarifgefüge ein unterschiedliches Tarifniveau entwickelt. Was passiert nun dadurch, dass die Direktvergabe in den Gesetzentwürfen nicht rechtssicher umgesetzt wird, weil die Genehmigungsbehörde nach dem neuen § 13 Absatz 2 b beider Gesetzentwürfe die Genehmigung im Wettbewerb zu vergeben hat? Es bringt der Kommune gar nichts,

wenn sie ihren Dienstleistungsauftrag mit dem eigenen Unternehmen über die Finanzierung abgeschlossen hat. Mit diesem Dienstleistungsauftrag kann kein Verkehrsunternehmen den Verkehr erbringen. Man braucht zusätzlich eine Liniengenehmigung. Und diese Liniengenehmigung muss nach Ihren Gesetzentwürfen im Wettbewerb nach § 13 Absatz 2 b vergeben werden. Da gibt es keine Direktvergabemöglichkeit. Das heißt, wenn ein konkurrierender Genehmigungsantrag auf dem Niveau dieser Tarifverträge aus dem ländlichen Raum gestellt wird, wird damit Verkehrsleistung aus dem kommunalen Bereich herausgebrochen, aus diesen Direktvergabemöglichkeiten herausgebrochen. Und zwar letztlich wirtschaftlich auf der Basis dieser erheblich niedrigeren, teilweise bis zu 30 % niedriger liegenden Tarifniveaus. Das heißt, wir transferieren historisch gewachsene Tarifbedingungen, Arbeitsbedingungen, auch Pausenzeiten und Ähnliches, aus dem ländlichen Raum in den Großstadtverkehr und ermöglichen es dadurch, dass die Direktvergabe nicht rechtssicher ausgestaltet ist, dass die kommunalen Unternehmen in diesem eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb, der durch den § 13 Absatz 2 b zwingend über die kommunalen Unternehmen hereinbrechen wird, überhaupt nicht wettbewerbsfähig sind, wenn Sie nicht dafür sorgen, dass die Liniengenehmigung dann, wenn der Aufgabenträger den Verkehr finanziert, auch vom Aufgabenträger kommt. Denn der hat dann die Möglichkeit, den Gesamttakt nach der Verordnung 1370/07 auch sauber direkt zu vergeben.

Das Gleiche gilt natürlich für die Mittelständler im ländlichen Raum. Da haben wir auch schon Beispiele. Der erste Genehmigungswettbewerb, der nach dem 03.12.2009 stattgefunden hat, war im ländlichen Raum. Da hat die Deutsche Bahn AG versucht, dem letzten privaten Genehmigungsinhaber in der Westpfalz im Linienbündel Rodalben die Genehmigung abzunehmen, weil sie einfach noch ein paar Fahrplankilometer im eigenwirtschaftlichen Antrag obendrauf gelegt haben, um zu sagen: ich fahre es eigenwirtschaftlich und die 5.000 Euro, die der Landrat per Direktvergabe unter Schwellenwert dem Mittelständler gewähren wollte, die verkrafte ich als großer Konzern. Genau dieses Phänomen findet ja statt, Frau Leonard, durch die Differenzierung, den Dualismus. Es gibt ja zwei Behörden: die eine macht Verordnung 1370/07 und die andere macht Gewerberecht. Und sie brauchen immer diese gewerberechtliche Genehmigung, die nie direkt vergeben werden kann. Dies konterkariert die erfolgreichen Verhandlungen von Herrn Tiefensee in Brüssel, der diese Direktvergabemöglichkeiten im deutschen Interesse für die deutschen Unternehmen dort ausgehandelt hat, indem wir sie in Deutschland schlichtweg nicht

umsetzen können, weil es immer einer Genehmigung bedarf, die immer im Wettbewerb zu vergeben ist. Das geht natürlich am Ende auch zu Lasten der betroffenen Belegschaften.

**Vorsitzender:** Als nächstes Kollege Kühn!

**Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Uns geht es darum, dass die Kommunen verkehrspolitisch handlungsfähig bleiben und die Aufgabenträger dahingehend gestärkt werden, dass eine hohe Qualität des Angebots gesichert und durchgesetzt werden kann, mit Angeboten mit entsprechenden Standards, Blick auf Taktichte, Barrierefreiheit etc., die eben so nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, andererseits aber auch den Rahmen so zu setzen, dass innovative Angebote im eigenwirtschaftlichen Bereich eine Chance haben, auf dem Markt zum Zuge zu kommen – aber nicht so, dass da eine „Rosinenpickerei“ stattfindet. Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Werner: Sind die Versagensgründe, die sich in Bezug auf die eigenwirtschaftlichen Angebote im Regierungsentwurf befinden, ausreichend, um „Rosinenpickerei“ zu verhindern und wie weit stärken diese Rahmensetzungen im Gesetzentwurf die verkehrspolitische Handlungsfähigkeit der Kommunen? Sie haben in Ihrer Stellungnahme davon geschrieben, dass Newcomer mit Innovationen im heutigen Markt keine Chance haben, eigenwirtschaftliche Verkehre anzubieten. Das haben Sie auch kurz in Ihrem Statement genannt. Gibt es denn positive Beispiele, die dieses Potenzial, was Sie beschrieben haben, belegen können?

**Dr. Jan Werner (VCD):** Ich drehe mal die Fragen in ihrer Reihung um. Newcomer mit Innovationen, gibt es positive Beispiele? Es gibt Beispiele, wo ÖPNV in Deutschland positiv ist, durchaus. Es gibt guten ÖPNV in Deutschland. Ich würde es aber so formulieren: im Regelfall dann aufgrund kommunalpolitischer, unternehmenspolitischer oder rein persönlicher Eigeninitiative. Im Augenblick gestalten Personen und nicht der institutionelle Marktrahmen einen guten ÖPNV. Institutionell habe ich keine Absicherung, dass sich gute Angebote und gute Produktideen auch durchsetzen können. Ich habe vorhin dargelegt, warum dieses auch im eigenwirtschaftlichen Bereich so ist. Eigenwirtschaftlich, da könnte man sich ja vorstellen, das heißt Marktinitiative. Habe ich eine gute Idee, dann kann ich auf den Markt kommen. Das lässt der Regulierungsrahmen in Deutschland heute nicht zu und würde das bei Umsetzung des Regierungsentwurfes auch in Zukunft nicht zulassen. Bin ich nicht bereits Bestandsunternehmer, dann kann ich nicht in den Markt hinein. Wenn ich eine neue Idee habe, etwas ganz anders zu machen, dann muss ich ja erst einmal die Genehmigungsbe-

hörde davon überzeugen, dass das wesentlich besser ist. Ist das bei einer laufenden Genehmigung der Fall und ist die Genehmigungsbehörde davon überzeugt, dass es besser ist, dann wird erst mal der Altunternehmer gefragt, ob er das nicht machen will. Das heißt, es ist ein institutionalisierter Ideenklau. Erst einmal, wenn ich eine Idee habe, wird der Altunternehmer gefragt: Willst du das nicht übernehmen? Das schreckt so ab, dass dieser Fall praktisch nie eingetreten ist. Das heißt, die Versagungsgründe wirken wie eine absolute Sperre. Es kommt keiner mit neuen Ideen in den Markt und setzt sich gegen einen Platzhirsch durch. Daher kann ich, obwohl es gute Angebote in Deutschland gibt, nicht sagen, es gibt ein überzeugendes Beispiel, dass man da mit Innovationen gewonnen hat. Innovationen kann man momentan in Schweden im Markt beobachten, da bin ich bei Ihnen Frau Leonard. Man kann sogar in dem Schreckbeispiel Großbritannien Innovationen im Markt beobachten, die dann im Regionalbusverkehr auch zu Angeboten kommen, die 24 Stunden am Tag im Halbstundentakt fahren, und das sieben Tage die Woche, eigenwirtschaftlich. Allerdings auch dort auf eine Weise kofinanziert, dass es insbesondere für ältere Leute Tarifvergünstigungen durch die öffentliche Hand gibt. Das heißt, leider haben wir momentan keinen Platz für derartige Beispiele.

Ihre erste Frage bezog sich dann darauf, welche Versagungsgründe kennt der Regierungsentwurf und wie sind die mit Blick auf „Rosinenpickerei“ zu bewerten. Der Regierungsentwurf hat im heutigen § 13 Absatz 2 PBfG einen – da gibt es dann mehrere Beispielsversagungsgründe – neuen weiteren Versagungsgrund mit Buchstabe d dort eingefügt. Ein solcher Versagungsgrund, das hat die Rechtsprechung bisher regelmäßig so ausgeurteilt und so steht es auch systematisch im Gesetz, wirkt bei laufender Genehmigung. Bei laufender Genehmigung stellt sich die Frage, darf ein Newcomer dazu kommen und zusätzlich auf dieser Linie fahren? Wie ich gerade schon ausgeführt habe, ist das PBfG heute schon so gestrickt, dass keiner dazu kommen kann. Und dies haben Sie um einen weiteren Marktzutrittsverhinderungsgrund erweitert. Das heißt, für 99,9 % Verkehre, wo innerhalb des gesetzlichen und praktizierten Rechtsrahmens heute bei laufender Genehmigung keiner dazu kommen kann, ist das noch einmal verstärkt worden. Das Problem der „Rosinenpickerei“ und das Problem „Wie können eigenwirtschaftliche Verkehre denn gemeinwirtschaftliche unterlaufen und ist die politische Handlungsfähigkeit der Kommune gesichert?“, das findet leider auf einer etwas anderen Ebene statt und genau da fehlt es im Regierungsentwurf. Die verkehrspolitische Handlungsfähigkeit stelle ich mir so vor, dass eine Kommune sich

überlegen kann, und das auch im Nahverkehrsplan, auch unter Beteiligung der Unternehmen und der Fahrgast- und Verbraucherverbände, einschätzen kann: Welches Angebot kann und will ich mir leisten? Gleichzeitig macht sie eine Abschätzung: Wird dieses Angebot aus dem Markt heraus zu finanzieren sein oder muss ich Geld in die Hand nehmen? Wenn sie zu dem Ergebnis kommt, ich muss wohl Geld in die Hand nehmen, dann muss sie nach heutigem EG-Recht dazu eine Vorabkennzeichnung machen. Wenn ich sage, ich möchte einen Finanzierungsvertrag machen, Verkehrsverträge heißen die, ich möchte also darüber einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag, so nennt es die EG-Verordnung, abschließen und mache das ein Jahr bekannt, bevor ich ein Wettbewerbsverfahren starte oder bevor ich eine Direktvergabe abschließe, sieht der Regierungsentwurf dann vor, dass Unternehmen drei Monate lang Zeit haben, eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge zu stellen. Dieser eigenwirtschaftliche Konkurrenzantrag geht an die Genehmigungsbehörde. Jetzt hat also die Genehmigungsbehörde – inzwischen ungefähr neun Monate bevor die Kommune agieren muss – Zeit, diesen Genehmigungsantrag entweder zu versagen oder die Genehmigung zu erteilen. Im Regierungsentwurf fehlt jeder Maßstab, wann dieser zu versagen ist. Sie kann ihn im öffentlichen Verkehrsinteresse – ein schillernder, ganz offener Begriff – versagen, sie muss es aber nicht. Jetzt kann es sein, dass dieser Antrag sich nur auf wenige lukrative Fahrten bezieht, das ist egal. Es gibt keinen Maßstab dafür, den eigenwirtschaftlichen und ja vorrangigen Antrag nicht positiv zu bescheiden. Genau da fehlt es jetzt an der verkehrspolitischen Handlungsfähigkeit. Die Verkehrspolitik hat gesagt, ich möchte hier einen Zehnminutentakt, der Antrag kommt auf stündliche Einzelfahrten. Das mag absurd erscheinen, aber das ist rechtlich zulässig.

Wenn die Genehmigungsbehörde diesem Antrag stattgibt, dann ist der Aufgabenträger ohnmächtig. Er kann nicht agieren. Und das ist die große Gefahr und damit werden „Rosinen gepickt“. „Rosine“ bedeutet dabei nicht zwingend eine einzelne Linie, es kann sich genauso gut auf ein ganzes Linienbündel erstrecken, dann wird halt ein eigenwirtschaftlicher Antrag in der minderen Qualität für ein ganzes Linienbündel gestellt. Wenn Sie jetzt sagen, das Ganze ist unrealistisch, so etwas wird nicht vorkommen und eine Genehmigungsbehörde würde doch „mit dem Klammerbeutel gepudert“ sein, wenn sie einen solchen ... (Zwischenruf) ... Herr Döring, ich bin bei Ihnen, muss berücksichtigt werden! ... Und wenn Sie jetzt sagen, eine Genehmigungsbehörde müsste „mit dem Klammerbeutel gepudert“ sein, wenn Sie in dieser Konstellation dem eigenwirtschaftlichen Antrag stattgeben

würde und damit den öffentlichen Dienstleistungsauftrag verhindern würde, dann schreiben Sie das in das Gesetz. Da fehlt es momentan! ... Nein, im Augenblick steht eben kein verbindlicher Versagungsgrund für diesen Fall drin. Da kann ich nur sagen, der Antrag, so, wie er vom Bundesrat gestellt worden ist, und der Antrag so, wie er hier von den Oppositionsfraktionen gestellt ist, macht hier genau die richtige Messlatte. Er sagt nämlich: Was ist denn eigentlich die Bestellabsicht des Aufgabenträgers, was will er denn jetzt hier finanzieren? Und wenn ich dahinter zurückbleibe, dann gibt es das eben nicht. Noch ein Hinweis an dieser Stelle sei mir gestattet. Es gibt einen Vorwurf, der im Vorfeld oft geäußert worden ist: Na ja gut, dann wird doch der Aufgabenträger „im Himmel ist Jahrmarkt“ bestellen wollen, aber hinterher das Geld nicht in die Hand nehmen wollen. Auch da hat der Oppositionsentwurf eine passende Gegenregel, die allerdings nicht im Bundesrat beschlossen worden ist und die daher nur im Oppositionsentwurf momentan zu finden ist, die nämlich sagt: Wenn der Aufgabenträger erst die Messlatte hochlegt, eigenwirtschaftliche Anträge verhindert und dann aber weniger bestellt als er vorher angekündigt hat, dann haben eigenwirtschaftliche Verkehre auch nachträglich zeitlich noch Vorrang und können gestellt werden. Das finde ich angemessen. Damit ist auch der Aufgabenträger in seiner Handlungsfreiheit eingeschränkt, wenn er sich an seine Absichten nicht hält.

**Vorsitzender:** Sie haben jetzt etwas länger sprechen dürfen, weil sie der einzige Experte waren, der vom Kollegen Kühn gefragt worden ist. Damit kommen wir zum Kollegen Lange!

**Abg. Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ich darf zunächst – um es kürzer zu machen – an die Einleitung von Volkmar Vogel anschließen und auch nochmals unterstreichen worum es uns geht. Um Rechtssicherheit, dass wir es hier schaffen und nicht im Vermittlungsausschuss, in diesem breiten Bogen zwischen dem jetzigen Gesetzentwurf, der vorliegt, und den verschiedenen Facetten des Bundesrates. Ich lasse das jetzt einfach mal so stehen, stelle aber schon fest, als jemand, der aus der Kommunalpolitik kommt, dass wir gerade im kommunalen Bereich einen inzwischen doch größtenteils – auch im ländlichen Raum bei all der Beschränktheit, die wir dort haben – sehr guten öffentlichen Personennahverkehr haben. Und auch dort mit den eigenwirtschaftlichen Verkehren sehr gut fahren.

Das gemeinsame Papier von VDV und bdo begrüßt – wenn ich es richtig gelesen habe – die eigenwirtschaftlichen Verkehre und stellt auch die besondere Bedeutung des Nahverkehrsplans in diesem Zusammenhang heraus. Ich hätte jetzt nochmal eine Frage, die stelle ich

dann an Frau Leonhard, zur Bewertung der Neutralität der Genehmigungsbehörde. Wenn Sie dazu vielleicht nochmals etwas hier ausführen könnten? Und eine zweite kurze Frage: Es geht für mich nochmals um das Nachbesserungsrecht des Alteeigentümers, auch dazu nochmals kurz zur Bedeutung. Danke.

**Vorsitzender:** Das waren jetzt beide Fragen an Frau Leonhard. Damit haben Sie sozusagen auch etwas mehr Redezeit. Nur zur Klarstellung: Die Abgeordneten können sich aussuchen, ob sie einen oder zwei Experten fragen. Wenn sie nur einen Experten fragen, hat der Experte natürlich etwas mehr Redezeit, als wenn zwei gefragt werden.

**Christiane Leonhard (bdo):** Vielen Dank. Ich möchte vielleicht die erste Frage auch aufteilen. Das zielte in die Richtung der Neutralität der Genehmigungsbehörden. Das hat formaljuristisch auch sehr viel mit dem zu tun, was wir eben von Dr. Werner gehört haben. Was wiederum verknüpft ist mit dem Nahverkehrsplan als Schnittstelle des Ganzen und dem Versagungsgrund, wo ich wirklich komplett anderer Meinung bin, was da die rechtliche Qualität des Regierungsentwurfs angeht. Der Entwurf des Bundesrates sieht zwei wesentliche – aus unserer Sicht – gravierende Verschlechterungen für die eigenwirtschaftlichen Verkehre vor, indem er zunächst den Nahverkehrsplan aufwertet und bestimmte Qualitätsstandards erst mal überhaupt vorschreibt. Da geht es natürlich auch um Arbeitnehmerschutzrechte und andere Dinge. Wir stellen uns auch gar nicht dagegen. Wir meinen nur an der Stelle, das gehört nicht in ein Personenbeförderungsgesetz hinein. Dazu gibt es Tarifreuegesetze, dazu gibt es Arbeitszeitgesetze und andere Dinge. Es ist ja nicht so, als wenn wir hier im luftleeren Raum wären. Auch was die Arbeitnehmerüberlassung angeht, da gibt es auch den § 613 a BGB. Das ist also alles geregelt und wir können da auch noch weitere Regelungen treffen. Aber bitteschön nicht das PBefG noch weiter verkomplizieren. Dann versteht es irgendwann überhaupt niemand mehr. Wir sind grundsätzlich dagegen, dass man den Nahverkehrsplan so weit aufwertet. Aber das eigentlich Wichtige ist, und Herr Dr. Werner hat es eben angesprochen, man geht beim Nahverkehrsplan in dem Entwurf des Bundesrates einen weiteren Schritt. Man vermischt also diese Zweistufigkeit in dem man sagt: Der Aufgabenträger macht eine Vorabbekanntmachung. Durch diese Vorabbekanntmachung sage ich, was ich bei mir vor Ort haben will. Dann können eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden und die müssen sich an dieser Vorabbekanntmachung messen lassen. Dann ist die Genehmigungsbehörde an diese Bekanntmachung gebunden. Das heißt, es gibt keine neutrale Behörde mehr

die sagen kann: Ja, aber das, was Du da alles in deine Vorabbekanntmachung hineingeschrieben hast, ist vielleicht viel mehr, als eine ausreichende Bedienung und ist auch viel mehr, als eigenwirtschaftliche Verkehre erbringen können. Sondern man vermischt diese beiden Stufen und beginnt sozusagen mit der Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers. Damit würde auch nur jede geringfügige Abweichung – das muss man einfach sehen – von dieser Vorabbekanntmachung dazu führen, dass die eigenwirtschaftlichen Verkehre an der Stelle abgeschnitten wären. Deswegen meinen wir, dass das Ganze zu weit geht an der Stelle. Man kann ja über den Nahverkehrsplan reden. Wir haben ja auch ein Konsensangebot zu diesem Thema gemacht. Wenn man das Thema Verbindlichkeit des Nahverkehrs plant, aber quasi noch weiter anhebt auf diese Vorabbekanntmachung, dann kann dies dazu führen, dass die Genehmigungsbehörde, die dann nicht mehr neutral sein kann und die nicht mehr ihr eigenes Ermessen ausüben kann, diese eigenwirtschaftlichen Verkehre, die ja – ich habe es mitgeschrieben ein „Randphänomen“ sind oder eine „Fata Morgana“, ich lerne also auch immer wieder etwas dazu - beschneidet.

Ich will noch eines dazu sagen. Mich wundert, dass man hier schon so viel Angst hat vor dieser Randerscheinung. Es scheint ja doch irgendwie etwas dran zu sein an diesen eigenwirtschaftlichen Verkehren. Zum Nachbesserungsrecht möchte ich noch etwas sagen. Das Nachbesserungsrecht ist in den Entwürfen bislang so vorgesehen, findet aber keine ausdrückliche Verfahrensregelung, bzw. im Referentenentwurf war das noch vorgesehen, im Regierungsentwurf dann nicht mehr. Wir finden das sehr bedauerlich. Denn man muss sehen, wie der Wettbewerb vor Ort ist. Er unterscheidet sich vielleicht von einem normalen Beschaffungsvorgang einer Behörde, die Kugelschreiber bestellt. Der Verkehrsunternehmer legt sein Angebot für jeden präsent auf den Tisch und jeder potenzielle Konkurrent oder Mitbewerber sieht dieses Verkehrsangebot. Der sieht also mit welchen Fahrzeugen gefahren wird, der sieht welche Taktzahlen gehalten werden, wie hoch die Preise sind. Wir haben in der Vergangenheit erlebt, gerade eben auch bei Ausschreibungswettbewerben, dass dies kopiert wird und damit jede Chance des Alteigentümers – der ja diesen Verkehr aufgebaut hat – und diesen Verkehr jahrelang in guter Art und Weise fährt, verbaut. Also es führt in der Regel dazu, dass immer der Neubewerber diesen Verkehr bekommt. Aus unserer Sicht ist Wettbewerb sehr wichtig. Wettbewerb heißt aber auch nicht zwangsläufig, dass immer ein Neuer kommen muss. Sondern Wettbewerb bedeutet, dass es ein gutes Verkehrsangebot gibt. Welches Unternehmen

nachher fährt, ist letztlich ja gleich. Es muss aber eine faire Chance auch für den Alteigentümer geben, das was er öffentlich macht, was er präsentiert, nochmal zu verbessern, wenn es ein anderer kopiert.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Kollege Bartol.

**Abg. Sören Bartol (SPD):** Am schönsten wäre es, wir hätten etwas mehr Diskussionscharakter, weil wir jetzt keinen so richtigen Diskussionsfluss haben, sondern immer nur einzelne Meinungen. Das ist das Problem bei Anhörungen. Deswegen will ich aber versuchen aufzugreifen, was Herr Dr. Werner gerade angesprochen hat. Was auch ein wenig Frau Leonhard angesprochen hat.

Ich würde gerne eine Frage an Herrn Kiepe und Herrn Dr. Brohm stellen. Der Regierungsentwurf wird ja dafür kritisiert, dass er Rosinenpickerei nicht wirklich verhindert. Er verhindert zwar, dass einzelne ertragreiche Linien aus dem Gesamtnetz herausgegriffen werden, nicht aber eine Unterschreitung der Qualität. Jetzt, um es nochmal an einem Beispiel auch ein bisschen konkret zu machen: Angenommen der Regierungsentwurf wird Gesetz. Besteht dann aus Ihrer Sicht eigentlich die Gefahr, dass auf einer Linie die vom Aufgabenträger für sinnvoll befundene Verdichtung des Taktes in den Abendstunden nicht angeboten werden wird, weil die vom Aufgabenträger geplante Vergabe eines Verkehrsvertrages durch die Genehmigung eines eigenwirtschaftlichen Antrags – wir hatten das ja gerade schon – gestoppt worden ist, der eben diese Taktverdichtung nicht vorsieht. Also allgemeiner gefragt: Hat der Aufgabenträger nach dem Regierungsentwurf die Handhabe, den Fahrgästen in seinem Zuständigkeitsbereich – das war diese verkehrspolitische Debatte, die vom Kollegen Kühn kam – ein hochwertiges, integriertes Angebot aus einem Guss, mit abgestimmten Anschlüssen, einheitlicher Kundeninformation, einheitlicher Sicherheitstechnik in den Fahrzeugen etc., wirklich zu garantieren?

**Folkert Kiepe (Deutscher Städtetag):** Herr Bartol, die Frage muss man klar mit – nein – beantworten. Frau Leonhard hat das gerade deutlich ausgeführt. Vorabbekanntmachungen, hat sie hier referiert, liegen auf dem Tisch. Es gibt Angebote und die entsprechen nicht dem Nahverkehrsplan, wie sie referiert hat. Es entscheidet die Genehmigungsbehörde. Da sagen wir, das kann doch wohl nicht richtig sein. Wenn die Gesetzgeber aller Länder in ihren Gesetzen festgeschrieben haben: Die ausreichende Verkehrsbedienung wird von den kommunalen Aufgabenträgern definiert. Dann kann es nicht richtig sein, dass die Genehmigungsbehörde davon abweicht. Ich verstehe überhaupt nicht, was hier zur rechtlichen Verbindlichkeit des

Nahverkehrsplans gesagt wurde – es wird davon gesprochen, dass er doch „ein bisschen“ stärker verbindlich ist – entweder es ist rechtlich verbindlich oder es ist nicht rechtlich verbindlich, das ist wie bei der Schwangerschaft. Wieso man sich da so gegen wehrt gegen diesen Nahverkehrsplan, der nach unseren Vorstellungen mit ausreichender Beteiligung bis zur Benehmensregelung mit den Unternehmen erarbeitet worden ist, oder in dem Verfahren der Vorabbeantwortung – Herr Dr. Brohm hat das eben auch nochmal erläutert und Herr Dr. Werner hat den Prozess ja eben nochmal sehr anschaulich dargestellt – erarbeitet wird. Dann ist es eine politische Entscheidung, was will ich verkehrspolitisch, was kann ich mir finanziell leisten. Dann muss der Nahverkehrsplan durch den Aufgabenträger das letzte Wort in dieser Frage haben. Die Verantwortung liegt ja auch bei dem Aufgabenträger. Es geht nicht um die Neutralität und die Rolle der Genehmigungsbehörde in dem Sinne. Die staatliche Behörde hat selbstverständlich – auch aus unserer Sicht – die Rolle der Rechtsaufsicht. Sie hat auch alles zu überprüfen, was an Kriterien vorher formuliert worden ist – durch Sie im Gesetz – wenn ein Aufgabenträger, beispielsweise in dem Bereich von Herrn Dr. Winnes, die Kooperationspflicht mit dem Umland nicht in entsprechender Weise vorgenommen hat, oder überhaupt andere Dinge, Vorgaben z.B. nicht berücksichtigt hat. Dann kann sie das beanstanden und sagen: Nahverkehrsplan nochmal machen. Das ist jetzt mal in einfachen Worten. Das ist aber überhaupt nicht zu kritisieren. Sie hat die Rechtsaufsicht.

Aber was wir kritisieren ist, wenn sie die Rolle bekäme, gestaltende Verwaltung zu spielen. Sie hat weder die Planungskompetenz noch die organisationsrechtlichen Regelungen, noch hat sie die Finanzierungspflicht. Deshalb legen wir so großen Wert – ich habe das ja eben auch betont – darauf, dass der Nahverkehrsplan auch den Finanzteil enthält. Weil er sowohl eine Selbstbindung des Aufgabenträgers zur Folge hat, als auch klarstellt, für den jeweiligen bewerbenden Unternehmer, dass das, was der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan als ausreichende Verkehrsbedienung definiert hat, dass er auch selber in der Lage ist, das zu finanzieren. Also nochmal ganz deutlich, ich verstehe nicht die Angsthaltung, wenn gesagt wird: Der Nahverkehrsplan darf nicht ganz verbindlich sein, er muss also ein bisschen verbindlich sein, aber nicht rechtlich verbindlich sein. Wo ist die Sorge, wenn das sowieso im Alltag eigentlich gar nicht vorkommt, dass eine Genehmigungsbehörde von vernünftigen Vorstellungen des Aufgabenträgers abweicht? Nur das ist das Entscheidende, man will sich offensichtlich vorbehalten, dass die Genehmigungsbehörde darüber entscheidet, ob die verkehrsplanerischen Vorgaben

eines Aufgabenträgers vernünftig oder nicht vernünftig sind. Das hat der Gesetzgeber aber auch schon geregelt in den Ländernahverkehrsgesetzen. Entscheidend ist der Begriff „die ausreichende Verkehrsbedienung“. Ich wiederhole mich, das entscheidet derjenige, der Aufgabenträger ist.

**Dr. Markus Brohm (Deutscher Landkreistag):**

Ich kann Ihre Frage auch nur mit – nein – beantworten. Die Genehmigungsbehörde ist an die verkehrlichen Vorstellungen des Aufgabenträgers nicht gebunden. Sie kann versagen, aber sie muss es eben nicht. Es ist nicht einmal als intendiertes Ermessen formuliert, in den Versagungsgründen. Der Regierungsentwurf gestattet insofern schon ein Rosinenpicken. Er erschwert vielleicht ein geographisches Rosinenpicken, aber ein Abweichen von den vom Aufgabenträger vorgesehenen Bedienungsstandards, von Taktplänen und dergleichen ist möglich. Herr Kiepe hat es schon gesagt: Die Genehmigungsbehörde ist eben nicht neutraler Schiedsrichter, sondern sie stellt sich an die Stelle des Aufgabenträgers. Man muss schon die Frage irgendwie stellen, warum die Genehmigungsbehörde der bessere Aufgabenträger sein soll. Sie finanziert auch nicht das Verkehrsangebot und sie muss es vor allem auch nicht politisch verantworten.

Die Aufgabenträger haben übrigens, weil es heute auch schon angekommen ist, überhaupt kein Interesse, einen Verkehr irgendwie aus der Eigenwirtschaftlichkeit in die Gemeinwirtschaftlichkeit abzudrängen. Wenn ein eigenwirtschaftlicher Verkehr den vorgesehenen Bedienungsstandards entspricht, die der Aufgabenträger als ausreichende Verkehrsbedienung definiert, dann freuen wir uns ja. Wir sind ja froh, wenn wir nicht noch zusätzlich finanzieren müssen. Aber die Standards müssen eben eingehalten werden und die Aufgabenträger müssen die Möglichkeit haben, diese ausreichende Verkehrsbedienung, die eben ihrem Daseinsvorsorgeauftrag entspricht – deswegen heißen sie ja Aufgabenträger – auch umzusetzen. Wenn eigenwirtschaftliche Verkehre so zugelassen werden, wird es schwierig für die Aufgabenträger, Zubestellungen zu machen und die Lücke zwischen dem eigenwirtschaftlichen Angebot und dem, was der Aufgabenträger als ausreichende Verkehrsbedienung ansieht, zu schließen. Denn diese Zubestellungen erfordern auch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Da müssten die Vorgaben der Verordnung 1370/07 eingehalten werden. Abgesehen davon widerspricht es auch der Vorstellung von eigenwirtschaftlichen Verkehren, die eben keinen zusätzlichen öffentlichen Dienstleistungsauftrag haben sollen. Den könnte ich dann auch nur mit dem Inhaber der Linien genehmigung vereinbaren. Das ist überhaupt

nicht das, was die Verordnung 1370/07 eigentlich mit ihrem Marktzugangsverfahren regeln will. Diese Vorgaben zwingen auch die Aufgabenträger entweder überhaupt nicht, ihre Vorstellungen umzusetzen oder europarechtswidrig zu finanzieren. Im Zweifel macht man vielleicht sogar Letzteres, weil man politischen Druck hat. Aber sinnvoll ist das sicherlich nicht.

**Abg. Patrick Döring (FDP):** Ich muss zugeben, dass Teile der Darstellung – aus meiner Sicht – sich in dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht wiederfinden. Der § 8 Abs. 3 bleibt unverändert. Es ändert sich überhaupt nichts zum geltenden Recht. Denn dann müssten all die Horrorszenarien, die hier an die Wand gemalt werden, ja schon jetzt gängige Praxis sein, das findet aber überhaupt nicht statt. Deshalb bin ich sehr erstaunt, wenn man sich mal anschaut, was der Gesetzentwurf dazu sagt, unter welchen Bedingungen Genehmigungen zu versagen sind. Unter anderen ist zu versagen, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz, oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Wenn man diesen Satz liest, dann ist Rosinenpickerei ausgeschlossen. Also ich weiß gar nicht, wie man es schöner formulieren kann in einem Gesetzentwurf. Deshalb glaube ich, sind manche Szenarien schlicht nicht realistisch und real, die hier vorgetragen werden. Soweit vorab.

Ich will aber eine Frage stellen, an Herrn Krawinkel und Frau Leonhard. In der Stellungnahme der Verbraucherzentralen und auch in Ihrem Vortrag, Herr Krawinkel, haben Sie gesagt – ich gebe es vielleicht nicht ganz wörtlich wieder, was immer schlecht ist, weil ich es nicht stenographiert habe – 90 Prozent des Angebotes wird sich verschlechtern, wenn dieses Gesetz in Kraft tritt. Ich finde verzweifelt keine Begründung für diese Behauptung und würde Frau Leonhard außerdem bitten, ob Sie diese Einschätzung der Verbraucherzentralen teilt.

**Vorsitzender:** War das jetzt eine Frage an Herrn Krawinkel und Frau Leonhard? An beide? Dann Herr Krawinkel, bitte.

**Holger Krawinkel (vzbv):** Das bezieht sich darauf, dass diese als eigenwirtschaftliche Verkehre heute außer den Tarifersatzleistungen für den Ausbildungsverkehr keine weiteren öffentlichen Zuschüsse beziehen. Das sind etwa 5 bis 10 Prozent des Marktes und der restliche Markt ist davon nicht betroffen. Daher gehen wir davon aus, dass dann eine Verschlechterung eintritt.

**Christiane Leonhard (bdo):** Darüber bin ich jetzt etwas überrascht. Also unsere Unterneh-

men in Deutschland machen seit vielen Jahren Verkehre und die machen auch seit vielen Jahren im großen Umfang Verkehre. Die fahren ganze Stadtverkehre, ich könnte Ihnen jetzt ganz viele aufzählen, wo Städte mit 25.000, mit 30.000 oder 70.000 Einwohnern auch von privaten Unternehmen, eigenwirtschaftlich in großen Teilen gefahren werden. Insofern handelt es sich hier um kein Randphänomen. Aus meiner Sicht, schafft es der Regierungsentwurf – bis auf kleine Ausnahmen vielleicht – im Großen und Ganzen, das jetzige Gefüge zu erhalten. Es macht eine sehr sanfte Anpassung und ändert wirklich nur da etwas, wo es erforderlich ist und dreht also an keinen weiteren Stellschrauben. Ich kann daher auch überhaupt nicht erkennen, wieso sich denn hier etwas verschlechtern sollte. Es wird so weitergehen wie bisher und es wird wahrscheinlich auch noch besser gehen, weil die Unternehmer natürlich immer auch an sich selber arbeiten werden. Ich kann überhaupt nicht erkennen, warum irgendetwas sich verschlechtern soll, wenn man die Strukturen so belässt, wie sie jetzt sind. Wir haben keinen schlechten ÖPNV. Ich glaube das behauptet auch niemand. Diese Szenarien die sich hier heute darstellen, die gehen aus meiner Sicht einfach in eine andere Richtung. Man will eine Systemumkehr. Man will ein anderes System, man will eine staatlich organisierte Planung des ÖPNV. Da kann man herum diskutieren wie man will, das sieht die Verordnung (EG) 1370/07 schlichtweg nicht vor. Die Verordnung 1370/07 greift nicht in wettbewerbliche Verfahren ein, regelt keine Märkte, die schon wettbewerbliche Verfahren haben. Sondern sie gibt einen Dienstleistungsauftrag vor, wenn gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gegeben werden, wenn Subventionen gezahlt werden. Und hier ist mal wieder gesagt worden: Es gibt keine eigenwirtschaftlichen Verkehre, weil die Zuschüsse bekommen. Das ist eine weite Definition. Die Verordnung sagt aber genau, welche Zuschüsse unter die Verordnung fallen. Darunter fallen nämlich weder Schwerbehindertenverkehrsleistungen noch Leistungen für den Schülerverkehr. Das sind keine Subventionen, sondern das sind Ersatzleistungen, das sind Surrogate für die Beförderung, weil diese Menschen nicht mitfahren. Das sieht die Verordnung auch ausdrücklich vor, dass man diese ausnimmt aus dem PBefG und aus der Verordnung. Insoweit kann ich mir nicht vorstellen, warum es nur so wenige eigenwirtschaftliche Verkehre gibt. Das ist immer eine Frage der Definition. Wenn es natürlich Verbünde gibt oder Länder gibt, wo man § 45 a als Subvention bezeichnet und – anders als die Verordnung es vorsieht – in die Gemeinwirtschaftlichkeit hineindringt, dann mag das so sein. Für den größten Teil des Landes ist es aber nicht so. Da fahren viele Unternehmer eigenwirtschaftlich, das heißt mit Fahrgeldeinnahmen und mit diesen

Ersatzleistungen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es in Zukunft schlechter gehen soll.

**Holger Krawinkel (vzbv):** Vielleicht nochmal kurz zur Ergänzung. Es geht ja gar nicht darum, dass es wirklich schlechter werden muss. Nur, so wie der Gesetzesvorschlag jetzt gestrickt ist, besteht die Möglichkeit, dass das passiert. Das soll natürlich verhindert werden. Dann muss man es klarer formulieren, dann können Sie das genau ausschließen.

**Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.):** Frau Leonhard, an Sie nochmal die Frage, wir haben ja häufig und lange über den Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit gesprochen. Wir hatten von einigen Experten gehört, dass die Trennschärfe offenbar nicht gegeben ist, weil teilweise trotzdem in der Durchführung der Dienste dann doch Mittel fließen. Für mich wäre aus Ihrer Sicht nochmal klarzustellen, was diesen Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit ausmacht, damit wir als Gesetzgeber auch wissen, mit was wir da umgehen müssen. Insbesondere auch bei der Beurteilung Ihrer Forderung. Eine andere Frage an Herrn Dr. Werner vom VCD. Sie haben eben, als der Kollege Döring gesprochen hat – *Wir haben doch eine Vorlage und eine Bestimmung im Gesetzentwurf, die genau das unmöglich macht, dass eben diese Versagungsgründe nicht zum Zuge kommen.* – zumindest für mich optisch erkennbar dem widersprochen durch Kopfschütteln. Ich würde ganz gerne den Grund für dieses Kopfschütteln von Ihnen erfahren.

**Christiane Leonhard (bdo):** Sie hatten die Definition der eigenwirtschaftlichen Verkehre angesprochen. So wie ich die Entwürfe der Bundesregierung und des Bundesrates sehe und lese, gibt es da keinen Dissens. Das heißt, man hat da eine einvernehmliche Definition aufgenommen, die im Grunde die Verordnung auch 1:1 wiedergibt. Also die Verordnung regelt ja nicht die eigenwirtschaftlichen Verkehre, weil das in Brüssel niemand kennt in der Form, aber sie sagt eben, wann sie nicht gilt. Und logisch ist im Umkehrschluss daraus hergeleitet worden: Sie sagt, wann sie gilt und im Umkehrschluss wird daraus hergeleitet, wann sie eben nicht gilt. Insofern hat man die Definition, die die Verordnung in Art. 1 und 3 vorgibt, jetzt in diese Gesetzentwürfe aufgenommen. Ich denke darüber besteht letztlich auch kein Streit. Das betrifft die Beförderungserlöse, die Ausgleichsleistung aufgrund allgemeiner Vorschriften, die ja von der EU-Verordnung vorgesehen sind, sowie die Ausgleichsleistung für Schülerbeförderung und die Schwerbehindertenbeförderung und dann die sonstigen Erträge im handelsrechtlichen Sinn, wenn sie nicht gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllt. Also diese Definition gibt im Grunde die Verordnung zutreffend wieder. Und

es ist, das muss man auch ganz fair sagen, eine Einengung des jetzigen Begriffs. Das heißt, insofern gebe ich zu, dass die Eigenwirtschaftlichkeit, wie sie bislang vorhanden ist, durch diese Definition sehr wohl eingeschränkt wird. Darüber sind wir nicht glücklich, aber damit müssen wir leben, denn das sieht die Verordnung in der Tat so vor. Und wenn es um eine Anpassung der Verordnung geht, dann muss man die natürlich auch richtig anpassen. Das ist aus meiner Sicht der Dinge hier sehr gut gelungen.

**Dr. Jan Werner (VDC):** Daran kann ich, Frau Leonhard, genau anschließen. Die eigentliche Revolution, nach der gerade Herr Döring fragte: Wo kommen denn die Horrorszenarien her? Die kommen im Zusammenspiel eines geänderten EG-Rechts mit einem an dieser Stelle unveränderten nationalen Recht. Das EG-Recht hat gesagt: „Ich definiere alles, was in meinen Anwendungsbereich fällt extrem weit. Ausgleichszahlungen jedweder Art mittelbar oder unmittelbar, die aus öffentlichen Haushaltsmitteln mittelbar oder unmittelbar, an öffentliche Unternehmen gehen im Bereich Verkehr, unterfallen meinen Regelungen“. Dann hat der deutsche Gesetzgeber in § 8 Abs. 4 jetzt als Regierungsentwurf reingeschrieben: Eigenwirtschaftlich ist nur das, was sich finanziert durch sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, außer solchen, die über Auftragsverkehre laufen. Das liest man erst mal und denkt sich wahrscheinlich gar nichts Besonderes dabei. Das Problem ist nur, alle Ausgleichszahlungen des EG-Rechts sind da ausgeklammert außer denen, die vorne erlaubt sind. Das sind Tarifierersatzleistungen. Alle anderen Zahlungen sind unzulässig. Daher rührt das Horrorszenario. Heute sind alle Verkehre – mit wenigen Ausnahmen – die ausgeschrieben werden, formal eigenwirtschaftlich. Heute würde man sagen: Ja, dann sind sie doch heute eigenwirtschaftlich und in Zukunft auch. Aber die heute eigenwirtschaftlichen Verkehre sind zu mehr als 90 Prozent gleichzeitig aus öffentlichen Haushaltsmitteln finanziert, was in Zukunft nur noch über Beauftragung geht. Damit laufe ich in dieses Horrorszenario rein: Indem ich ein Regelwerk schaffe, das nur für ganz wenige Verkehre gilt und dort faktisch zur Anwendung kommen sollte, aber Kollateralschäden dadurch verursacht, indem dann eigenwirtschaftliche Verkehre Vorrang haben, obwohl es eben nicht mehr die typischen bisherigen eigenwirtschaftlichen Verkehre sind. Ein letztes Mal auch zu dem Aspekt – also deswegen hat es mich praktisch gejuckt, als Ihre Frage kam – das Horrorszenario richten Sie schlicht dadurch an, weil sich an anderer Stelle etwas geändert hat und Sie hier dieses nicht passend nachvollziehen. Und was den Buchstaben d, den Sie ja auch eben nochmal erwähnt



haben, angeht: Einzelne ertragreiche Linien aus einem vorhandenen Verkehrsnetz herausbrechen heißt: Das Netz ist im Augenblick in Genehmigung. Das ist der Zutritt zur laufenden Genehmigung. Die Frage ist doch: Was passiert nach Ablauf einer Genehmigung? Da bleibt dann das Linienbündel. Aber es ist eben keinerlei Vorsorge getragen, dass sich jemand mit einem schlechten Angebot auf ein ganzes Linienbündel bewirbt, dieses eigenwirtschaftlich macht, es aber nicht in erforderlicher Qualität tun kann, weil eben öffentliches Geld fehlt und deswegen trotzdem die Genehmigungsbehörde hier wegen Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre den Verkehr genehmigt.

**Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Jetzt ist die Frage, die ich eigentlich stellen wollte, schon abgeräumt. Insofern Herr Vorsitzender, die Frage, ob ich sozusagen noch eine Frage zum Thema PBefG stellen kann und dann überleiten könnte mit einer zweiten Frage schon auf den Bereich Fernbusse? Meine Befürchtung ist, wenn wir noch eine halbe Stunde haben, dann komme ich nicht mehr dran.

**Vorsitzender:** Das bekommen wir schon hin.

**Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann leite ich aber indirekt schon mal trotzdem über und stellte noch eine Frage an Dr. Jan Werner, bezüglich des Themas Barrierefreiheit. Das ist ja auch Thema nicht nur bei den Fernbussen. Im Regierungsentwurf sind, was die eigenwirtschaftlichen Verkehre angeht, Übergangsregelungen definiert worden. Wie bewerten Sie die mit Blick auf das Thema „Der Kunde steht im Mittelpunkt?“.

**Dr. Jan Werner (VDC):** Ich glaube Barrierefreiheit an sich ist ein Ziel, was man nur mit langem Atem erreichen kann. Das aber aus Sicht des Kunden und dann auch wirklich für alle Kunden, hohe Vorteile hat. Also wenn in der Idealvorstellung der ÖPNV in Gänze barrierefrei ist, nutzt das nicht nur denjenigen, die vordergründig in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, sondern letztendlich allen Nutzern. Bis dahin, dass ich auch einen beschleunigten, zügigen und verlässlichen ÖPNV nur dann bekomme, wenn ich Haltestelle und Fahrzeug barrierefrei habe. Also nicht nur das kundenschnelle Einsteigen, im Regelfall fährt dann auch Bus oder Bahn vor allen Dingen aber der Bus umwegfreier an die Haltestelle heran, wenn also die passende Infrastruktur eingerichtet ist. Auf der Zeitachse kann ich mir hingegen vorstellen, dass ein Ziel verbindlich sein muss, damit ich auch die entsprechenden Anstrengungen machen kann. Dass ich aber sehr wohl in den Blick nehmen muss, wieviel investive Tätigkeit ist erforderlich? Das heißt, in welchem Zyklus werden Fahrzeuge ausge-

tauscht? Oder in welchem Zyklus kann ich an Haltestellen im kommunalen Bereich herangehen? Da halte ich die Regelungen im Oppositionsantrag und insbesondere auch die Regelung, dass man ein verbindliches Ziel hat auf der Zeitachse im ÖPNV für richtig. Und dass, wenn man hinterher feststellt, man kann es schlicht nicht schneller erreichen, weil man nicht Investitionszyklen extra deswegen antreiben kann, auf Landesebene dennoch reagieren kann und es nochmal etwas strecken kann. Langfristig bleibt das Ziel dadurch unbenommen und so kann sich auch die Fahrzeugindustrie darauf einstellen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dr. Werner. Jetzt ist mir noch signalisiert worden, die Frage geht auch an Frau Witsch, Sie haben das Wort.

**Heike Witsch (BSK):** Freiheit im ÖPNV ist genauso wichtig wie im Fernbusbereich. Wenn nicht noch aus anderen Gründen noch viel wichtiger. Wenn Sie Ihren langen Atem durchhalten wollen und irgendwann in ferner Zukunft mal Barrierefreiheit einführen, dann kann ich Ihnen mit ziemlicher Sicherheit versprechen, dass es auf dem Land keine Bewohner mehr gibt. Insbesondere die Landbevölkerung, ist auf Barrierefreiheit angewiesen. Weil nämlich die Tausender-Regelung im Bahnverkehr uns schon einengt. Sie kennen die Regelung: Wenn weniger als 1.000 Fahrgäste an einem Bahnhof pro Tag gezählt werden, dann muss nicht barrierefrei umgebaut werden. Das heißt, kleinere Bahnhöfe sind nicht barrierefrei und wenn dann der Busverkehr nicht barrierefrei ist, dann gibt es Leute – und ich kenne solche Menschen, ob Senioren die mit Alterskrankheiten zu kämpfen haben oder behinderte Menschen – die seit 5 Jahren nicht aus ihrem Dorf rausgekommen sind, außer einmal in der Woche mit lieben Nachbarn im Pkw zum Kaufmann in den nächst größeren Ort und zurück. Das kann kein menschenwürdiges Leben für die ältere Generation sein und auch nicht für behinderte Menschen. Ich kenne genauso, insbesondere im Bereich der MS-Erkrankten, behinderte Menschen die mit 40 Jahren in Rente gehen mussten, weil sie ihren Arbeitsort nicht erreichen können. Weil der ÖPNV nicht barrierefrei ist. Das sind Menschen, die noch 25 Jahre Arbeitszeit vor sich haben. Wenn man jetzt das Krankheitsbild mit einkalkuliert, lassen Sie es 15 Jahre sein. Jeder jammert, wir sollen länger arbeiten und den Menschen nehmen Sie die Gelegenheit, länger arbeiten zu können. Das kann so nicht laufen. Außerdem, wir wollen ja gerne helfen, Geld zu sparen. Wenn ich bedenke, was die Krankenkassen an Geld ausgeben, um Sonderfahrzeuge für die Fahrten zum Arzt zu zahlen! Nicht alle, es gibt Menschen, die können nicht mit dem ÖPNV fahren – aber es gibt genauso viele behinderte Menschen, die genauso gern zum nächsten Facharzt mit dem

ÖPNV fahren würden, wenn es denn ginge. Und die Kosten wären gespart im Gesundheitswesen. Ich sage Ihnen, diese Arztfahrten sind nicht ohne vom Preis her! Ich selbst mache es ja auch – ich habe Pflegestufe II, das hört sich schlimm an – ich fahre trotzdem mit dem ÖPNV, da wo ich es irgend erreichen kann. Ich denke, all diese Möglichkeiten muss man im Bündel sehen, was Sie damit insbesondere der Landbevölkerung antun. Im Stadtverkehr ist ja die Regelung jetzt mit Barrierefreiheit schon weitgehend vom Tisch. Da klappt es schon ganz gut. Aber im Überlandverkehr und wenn Sie dann jetzt den Fernbus draufsetzen, da ist es unerträglich. Es kann nicht angehen, dass die Landbevölkerung da so in den Hintergrund gedrängt wird.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Damit sind wir beim ÖPNV durch und kommen jetzt zum Fernbus, ein ganz anderer Themenkomplex. Der ist bloß zusammen hier in der Anhörung, weil er im gleichen Gesetz geregelt wurde und so wurde es auch zwischen allen Fraktionen vorab beschlossen. Als nächstes hat sich der Kollege Vogel zum Fernbus gemeldet.

**Abg. Volkmar Vogel (CDU/CSU):** Ich will mich kurz fassen, damit auch Herr Kühn noch zum Zuge kommt in dieser Runde. Wir wollen Fernbusse. Wir denken Fernbusse sind eine sinnvolle Ergänzung zu dem bisherigen System des Fernverkehrs, insbesondere auch mit Blick auf die steigenden Beförderungszahlen, die wir auch in den nächsten Jahren zu erwarten haben. Wir sind auch der Meinung, Fernbus ist für diejenigen Leute mit kleinem Geldbeutel eine gute Alternative. Auch insbesondere, damit sie auch ihren Mobilitätsanforderungen nachkommen können. Wir denken, dass Fernbusse auch gerade für Städte und Regionen, die mit dem bisherigen Fernverkehr schlecht erschlossen sind, eine sehr gute Ergänzung sind, um hier auch an die entsprechenden Netze im Fernverkehr Anbindung zu haben. Ich habe zwei Fragen, eine an Herrn Dr. Werner vom VCD und eine würde ich gerne an Herrn Metz stellen. Herr Dr. Werner, anhand Ihren Ausführungen hätte ich vielleicht noch folgende Ergänzung. Inwieweit sehen Sie ein Genehmigungsbedürfnis für die Fernbuslinien? Und wenn ja, was ist tatsächlich an Genehmigungen für die Fernbuslinien erforderlich? Stichwort Fahrplan und andere Regelungen, die dabei eine Rolle spielen. Die Frage an Herrn Metz: Sie haben sich sicherlich mit Ihrem Unternehmen auch damit beschäftigt, welchen Wegekostendeckungsgrad jetzt die Busse auf dem Verkehrsträger Straße haben. Was halten Sie von dem Vorschlag einer Bemaunung für den Fernbus, auch insbesondere mit Blick auf die Auswirkungen, die diese auf den Gelegenheitsfernverkehr, auf den Reiseverkehr hätte? Dies interessiert mich insbesondere, weil ja auch Ihre

Unternehmen sowohl Gelegenheitsverkehre als auch ÖPNV bedienen, in der Abgrenzung jetzt zwischen Fernverkehren, Gelegenheitsverkehren und ÖPNV, der ja nicht bemaunet werden sollte, nach den Vorschlägen, die von Seiten der Opposition eingebracht worden sind. Danke.

**Reiner Metz (VDV):** Herr Abg. Vogel, also das Thema Wegekosten, Deckungsgrad: Da sind wir im Moment im ÖPNV ungefähr bei 77 Prozent. Das heißt, da sind eingeschlossen auf der Haben-Seite die echten Fahrgelderträge und die von der Kollegin Leonhard schon angesprochenen Fahrgeldsurrogate. Also das, was für den Ausbildungsverkehr aus öffentlichen Kassen fließt, über allgemeine Vorschriften jetzt in der neuen Diktion in der Verordnung 1370/07 und der Schwerbehindertenausgleich. Wir haben uns VDV-seitig zurückhaltend zu dem Fernbusthema geäußert, nicht weil wir dagegen sind, dass zusätzliche Fahrgäste – so wie Sie es auch formuliert haben – auf das System öffentlicher Verkehr geholt werden sollen, die sonst mit dem Pkw fahren würden oder die sonst vielleicht Fahrten gar nicht antreten würden. In dieser Zielstellung stimmen wir voll mit Ihnen überein. Wir sind allerdings mit den Einzelvorschlägen etwas skeptisch, weil wir der Auffassung sind, dass hier Kollateralschäden im öffentlichen Personennahverkehr, aber auch im Eisenbahnverkehr möglich sind, weil die Determinanten hier auch eine Kannibalisierung ermöglichen. Wir hatten uns dafür stark gemacht zu sagen, dass wir eigentlich eine neue Rechtslage haben, nach einem Grundsatzurteil, das das Bundesverwaltungsgericht gefällt hat vor einiger Zeit. Dass nämlich solche Verkehre zulässig sind, selbst wenn es eine Eisenbahnfernverkehrsverbindung gibt, wenn sozusagen ein anderes Marktsegment, weil es ein anderer Preis ist, abgearbeitet werden soll. Insofern halten wir auf der Basis einer solchen Rechtslage den Ausbau des öffentlichen Verkehrs für möglich, aber wir würden es nicht so gerne sehen, dass durch letztlich nicht kontrollierbare Determinanten wie das 50 Kilometer Beförderungsverbot, hier der ÖPNV durch geschicktes Schnitzen von Linien, von Relationen und von Haltestellen dann eben doch Beeinträchtigungen erfahren sollte. Ich denke, dass es aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit – wenn man das dann macht entgegen unserem Petition – sinnvoll ist, hier die Anlastung der Wegekosten denn auch gleichermaßen vorzunehmen. Also ich sehe natürlich, dass man in einem anderen Preissegment dann in Schwierigkeiten kommt, im Hinblick auf Wettbewerbsgleichheit zur Eisenbahn, die ja ihre Wegekosten selbst erwirtschaften muss über Trassenentgelte und Stationspreise. Hier sollte für eine Wettbewerbsgleichheit gesorgt werden. Insofern sind wir an der Stelle etwas näher bei dem Entwurf der Bundesratsmehrheit.

**Dr. Jan Werner (VCD):** Die Frage betrifft den Genehmigungsbedarf im Bereich Fahrplan und Tarif. Wie funktioniert eigentlich Marktinitiative? Marktinitiative funktioniert eigentlich mit *trial and error*. Kein Unternehmer weiß heute, welches Angebot für acht Jahre genau das Passende ist. Ich muss ein Angebot am Markt entwickeln können. Ich muss es wieder einstellen können, wenn es sich nicht rechnet und ich muss auch den Preis variieren können. So funktioniert jeder Einkauf im Supermarkt, aus Sicht des Anbieters. Wo habe ich Genehmigungsbedarf im Fernbusbereich, wenn wir keine Leistung haben, die als Leistung der Daseinsvorsorge zu qualifizieren ist, als Daseinsvorsorge im engeren Sinne. Auf ÖPNV komme ich gleich. Da gehe ich weiterhin davon aus, dass das Fernverkehrsangebot der Bahn ausreichend ist und ich kann jetzt nicht einen Markt, wo es heute noch keine Angebote gibt, schon im Vorhinein regulieren. Ich muss also erst mal fragen: Welchen Regulierungsbedarf habe ich?

Ich komme jetzt auf die beiden Bereiche Fahrplantarif. Für beide stelle ich mir ja erst mal die Frage: Wenn ich eine Genehmigung dafür brauche, dann muss die Genehmigungsbehörde auch substantiell was zu prüfen haben. Hat sie nichts zu prüfen, dann brauche ich auch keine Genehmigung. Im Bereich Fahrplan, da muss ich sicherstellen, dass es kein Wildern im Bereich ÖPNV-Relationen gibt. Also egal, ob der Regierungsentwurf mit seiner Regelung unterhalb 50 Kilometer oder der Oppositionsentwurf mit den zwei anderen Regelungen zur Abgrenzung, zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs sich durchsetzt, in jedem Fall muss sichergestellt sein, es sind keine – ich orientiere mich mal einfach am Regierungsentwurf - zwei ÖPNV-Halte dabei, die im Abstand von 20 Kilometern einer ÖPNV-Relation konkurrenzieren. Insoweit ist eine Fahrplankontrolle notwendig. Da kann ich mir allerdings auch vorstellen, dass das mit einer Anzeigepflicht sein Bewenden haben kann, denn die Prüfung ist relativ einfach. Ich brauche dafür kein aufwendiges Genehmigungsverfahren. Im Bereich Tarife kann ich mir, wenn ich den Markt freigebe und das Wechselspiel von Angebot und Nachfrage haben will, eigentlich keine Genehmigungspflicht vorstellen. Ich muss schnell agieren können, wenn irgendein Ereignis eintritt, das nicht geplant ist: Ich möchte einen Sonderverkehr einrichten. Ich möchte Auslastungssteuerung haben, all das, was man sich in Großbritannien oder in Schweden anschauen kann, wo es Kombipakete mit dem Wochenende gibt, wo die Busse dann sonst leer sind und es dann besonders günstig ist. Daher kann ich mir in dem Fall eine Tarifgenehmigungspflicht auch nicht vorstellen.

Im Ergebnis halte ich also eine Fahrplankontrolle durch eine Genehmigungsbehörde für notwendig, nicht in Form einer Genehmigungspflicht, da geht auch eine Anzeige. Sichergestellt werden muss nur, auch durch eine Genehmigungsbehörde im Zweifel, dass tatsächlich angebotene Verbindungen auch realisiert werden. Dieses ist in Großbritannien im Übrigen auch der Fall. Dort haben wir einen freien Markt, aber es kontrolliert die der Genehmigungsbehörde vergleichbare Behörde, dass die Fahrten die angeboten werden, auch tatsächlich stattfinden. Das würde ich mir auch hier wünschen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann kommen wir zum Kollegen Burkert.

**Abg. Martin Burkert (SPD):** Die SPD-Bundestagsfraktion aber auch die A-Länder haben den Fernreisebusverkehr mit aufgenommen. Wir halten das für eine mögliche sinnvolle Ergänzung, die auch ökologisch hochwertig sein kann, je nach Auslastung. Vor allem, wenn von den Pkw umgestiegen wird auf den Bus, was wir uns alle wünschen würden. Unterschiedliche Gutachten gehen aber davon aus, dass es wohl eher in Richtung Schiene gehen wird. Ich habe deshalb zwei Fragen an Herrn Kirchner. Zum einen zum Schienenpersonennahverkehrsschutz, was gerade auch schon angesprochen wurde. Wenn Sie das entfernungsabhängige Bedienverbot nach dem Regierungsentwurf für sinnvoll halten, ist die Grenze von 50 Kilometer ausreichend oder ist trotzdem noch der Schienenpersonennahverkehr gefährdet? Das ist die erste Frage. Und die zweite Frage geht nochmal in die Richtung Lohn- und Sozialstandards. Nachdem mit der Öffnung des innerdeutschen Fernbusmarktes auch mit neuen Marktteilnehmern aus dem Ausland zu rechnen ist, für wie wahrscheinlich halten Sie es, dass um die Preise dauerhaft niedrig zu halten, bei Personalkosten gespart wird? Und reichen hier die Regelungen im Regierungsentwurf aus, um Lohn- und Sozialstandards im Fernbusgewerbe zu sichern? Oder müssen weitere Maßnahmen getroffen werden?

**Alexander Kirchner (EVG):** Eigentlich selbstredend, dass wir der Auffassung sind, dass die 50 Kilometer nicht ausreichen. Ob mit einer Erhöhung oder einer anderen Regelung bewirkt wird, dass es nicht zu einer Konkurrenz zum ÖPNV kommt – Herr Werner hat vorhin dazu Ausführungen gemacht – muss man dann nochmal diskutieren. Also der Städtetag hat wohl 100 Kilometer als Grenze vorgeschlagen. Wir befürchten aber, dass es zu einer Konkurrenzierung des ÖPNV kommt. Ich möchte an der Stelle auch nochmal darauf hinweisen, dass wir grundsätzlich der Auffassung sind, dass eine sinnvolle Kombination des Schienenfernver-

kehrts mit Schienenfernbusverkehr durchaus Sinn macht. Wir befürchten aber auch, dass es Auswirkungen auf den Schienenfernverkehr haben wird, weil zu befürchten ist, dass insbesondere die jetzige Bahn AG, die ja bis heute einziger Unternehmer im Fernverkehr ist, hingeht und ihre Schienenfernverkehrsleistungen reduzieren wird, in Randlagen, in räumlichen Randlagen, in seitlichen Randlagen ausdünnen wird und umstellen wird auf den Bus. Ich bin aber voll bei Ihnen, dass letztendlich das auch von der Bahn AG als positive Entwicklung gesehen wird und die Bahn ja heute schon als Unternehmen im Fernreisebus drin ist. Da braucht man nur durch Berlin oder Frankfurt zu fahren, dann sieht man die BEX-Busse, die ja jetzt schon hinten drauf stehen haben: 9,- Euro von Leipzig nach Dresden. Dann ist natürlich die Frage, ob irgendwann mal das Angebot der Bahn sein wird zu sagen: Wir fahren nur noch bis Leipzig und wer nach Dresden will, der muss eben mit dem Fernreisebus fahren. Solche Entwicklungen befürchten wir, die dann ganze Regionen vom Schienenfernverkehr auch dann abkoppelt oder ausdünn.

Zur zweiten Frage und das ist – glaube ich – der Kernpunkt auch unserer Kritik an dem Gesetz: Wir glauben sehr wohl, dass die jetzigen Regelungen nicht ausreichen, die Arbeitsbedingungen der dort schon zurzeit Beschäftigten und in Zukunft Beschäftigten abzusichern. Denn das, was wir heute schon im Markt sehen, sind Unternehmen, die nicht mit eigenen Beschäftigten die Leistungen erbringen, sondern mit Subunternehmen. Wenn man mal die *Touring* nimmt, die größte Player im Markt ist, ist es so, dass die nur 25 eigene Busse haben und sehr stark mit ausländischen Subunternehmern tätig sind und zurzeit ihre Busfahrer bei einer externen Tochterfirma im Ausland rekrutieren, aus Portugal, die dann auch hier fahren. Deshalb ist es notwendig, dass wir hier Regelungen finden, die das verhindern. Weil wir – glaube ich – dann die Situation haben, die ich vorhin angesprochen haben, dass Schienenverkehrsunternehmen Busse kaufen oder mit Subunternehmern Busleistungen erbringen, und wir insbesondere aus dem Ausland heraus dann Busleistungen hier in Deutschland sehen werden im Fernreisebus. Letztendlich ist es nur der Preis des Personals, der als Stellschraube übrig bleibt. Denn ich kann mir nicht vorstellen, dass man bei der Qualität der Busse sparen kann, darauf werden auch die Reisenden – glaube ich – sehr stark achten, dass der Komfort, dass die Standards bei den Bussen vergleichbar sind und auch eingehalten werden. Wer hier mit einem alten schlechten Bus mit schlechter Sitzqualität, mit schlechtem Service aufwartet, der wird kaum eine Chance haben, in diesem Markt zu bestehen. Im Gegensatz zum ÖPNV, wo wir ja relativ lange Konzessionen haben, haben wir hier mit dieser Konzessions-

vergabe natürlich die Schwierigkeit, dass in ganz kurzen Abständen sich auf gewissen Relationen dann derjenige durchsetzen wird, der mit dem günstigsten Preis ankommt. Ich habe vorhin ja mal genannt: Die Bahn bietet zurzeit Dresden-Leipzig für 9,- Euro an. Dann kommt der Nächste und macht es für 8,50 Euro und der Nächste macht es dann für 8,- Euro. So wird es dann nach unten gehen und die Stellschrauben sind letztendlich nur die Personalkosten. Deshalb auch unsere Forderung, hier Regelungen mit einzuziehen, die verhindern, dass wir diesen Dumpingwettbewerb bekommen. Für einen Wettbewerb, der über Leistung und Qualität geht, dagegen haben wir überhaupt nichts, aber er darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden.

**Abg. Werner Simmling (FDP):** Ich habe eine ganz kurze Frage an Frau Leonhard und Herrn Meyer. Ist es denn überhaupt realistisch, dass der SPNV durch den Busfernverkehr konkurrenziert wird, vor allen Dingen teilweise im Preis, aber vor allen Dingen in der Reisequalität? Das wurde ja gerade schon angesprochen: Bequemlichkeit und in der Schnelligkeit. Diese Kriterien sprechen doch eindeutig für den SPNV. Vielen Dank.

**Wolfgang Meyer (mofair):** Ich denke, dass man neue Kundensegmente anspricht, so wie das hier eben auch schon mal erwähnt worden ist, dass diejenigen, die sich aufgrund ihrer persönlichen Einkommensverhältnisse ggf. einen Fernreisezug nicht leisten können, den Bus nutzen. Das ist das eine Thema, Pendler vielleicht auch, Wochenendpendler die man über diesen Weg erschließen kann, um auch eine Veränderung im Mobilitätsverhalten zu erreichen. Individualverkehr vs. entsprechender Nutzung von öffentlichen oder quasi öffentlichen Verkehrsmitteln. Das andere ist, dass man das Thema tatsächlich nur über Qualität erreichen kann. Ich würde eher behaupten, dass wenn man einen vernünftigen Service anbietet und vernünftige Voraussetzungen für diese Verkehre, man auch zusätzliche Kundengruppen erschließen kann. Da rede ich eben nicht über den Plastiksitz, sondern über den Ledersitz und vielleicht auch über den WiFi-Anschluss im Fernreisebus, damit man ähnliche Voraussetzungen schaffen kann. Ich denke, man wird auch in den nächsten Monaten da einige Beispiele sehen, dass das ganze Thema über Qualität und nicht über Lohndumping oder Billigheimer entschieden wird.

**Christiane Leonhard (bdo):** Der Bus ist sicher umweltfreundlich, wirtschaftlich und eine sehr gute Alternative zur Bahn und deswegen begrüßen wir natürlich den Vorschlag der Bundesregierung ganz besonders, dass man den

Bahnvorrang endlich abschaffen möchte. Wir sehen auch den Vorschlag des Bundesrates, dass man in diese Richtung geht. Aber, meine Damen und Herren, wir haben das Gefühl, dass man diesen Vorschlag mit so hohen Hürden überzogen hat: Maut, vollständige Barrierefreiheit, dann den Schienenvorrang im Regionalverkehr und dieses unternehmensübergreifende Ticketing, dass de facto aus unserer Sicht kaum einer – zumindest unsere mittelständischen Großunternehmer – eine faire Chance in dem Wettbewerb hätte, wenn denn die Vorschläge des Bundesrates sich durchsetzen würden. Insofern meine Antwort. Ihre Frage in diese Richtung: Ganz schlechte Chancen. Wenn man den Verkehr tatsächlich liberalisiert, wie es der Regierungsentwurf vorsieht, dann sehen wir aber auch keine Abwanderungsszenarien und Abwanderungswellen von der Bahn auf den Bus. Das würde ja bedeuten, dass wir ad hoc flächendeckende Busliniennetze hätten, von einem Tag auf den anderen und dann plötzlich alle von der Bahn herabspringen und in den Bus steigen. Das sehen wir nicht. Die Bahn selber hat mal ausgesagt, dass sie von 2 Prozent ausgeht. Das ist aus unserer Sicht auch realistisch. Es wird sich so in diesem Spektrum wiederfinden. Es kursiert ja diese Zahl von 60 Prozent. Da rege ich wirklich an, dass man sich diese Studie mal ansieht, denn die geht von verschiedenen Verhältnissen aus. Also man kann nicht sagen, dass 60 Prozent der Bahnkunden Buskunden sind, sondern wir haben ja ganz andere Marktanteile. Insofern haut es mit diesen 60 Prozent nicht hin. Wenn man das mal durchspielen würde, dann würde das bedeuten, dass der Bus aus dem Stand 10 Prozent Marktanteil haben müsste. Das ist aus unserer Sicht völlig unrealistisch. Deswegen lassen Sie diese Liberalisierung zu, geben Sie sich mal einen Ruck, haben Sie mal Mut! Es wird sich schon regeln, es wird alles gar nicht so schlimm kommen, wie einige befürchten. Machen Sie nicht von vorn herein alles kaputt!

**Abg. Sabine Leidig (DIE LINKE.):** Ich möchte an zwei Punkten ansetzen. Der erste Punkt ist nochmal das Thema Barrierefreiheit. Sie haben jetzt gesagt, dass ist überhaupt gar nicht möglich, barrierefrei Bus zu fahren. Wir haben im Vorfeld Fachgespräche geführt, wir haben auch Einzelgespräche geführt, unter anderem mit dem Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland, wo sehr viele Busunternehmen organisiert sind. Der Geschäftsführer dort hat versichert, dass es selbstverständlich möglich ist, auch für kleine und mittelständige Unternehmen barrierefreie Busse einzusetzen, wenn – das wäre die Voraussetzung – eine gesetzliche Vorschrift da ist, die es für alle verbindlich macht. Damit kein Konkurrenzvorteil für die entsteht, die eben keine Barrierefreiheit anbieten. Das leuchtet natürlich unmittelbar ein. Dann soll es eine verlässliche

Regelung geben, die sagt, in absehbarer Zeit, in gewissen Zeitabständen müssen eben alle Busse barrierefrei sein bzw. kein neu zugelassener Bus darf nicht mehr nicht barrierefrei sein. Das vorab. Ich möchte zu diesem Thema Frau Witsch fragen: Sie haben vorhin kurz – irgendjemand hat hier auch in der Runde der Sachverständigen gesagt, es gäbe gar keine Möglichkeiten Busse barrierefrei zu machen – und ich wollte Sie fragen, Sie haben es vorhin schon angedeutet, in den USA gibt es was. Was wäre nötig und was ist möglich an barrierefreier Ausstattung von Bussen?

Der zweite Themenkomplex dreht sich um die Frage, Gesamtkonzept und Regulierung und was bezweckt man eigentlich mit der Liberalisierung an dieser Stelle? Herr Thiele von der DIHK hat vorhin sehr programmatisch die Grundaussage dargestellt, ich glaube auch sehr treffend zusammengefasst, dass es nämlich darum geht, dass das, was im Flugverkehr möglich ist, nämlich Konkurrenz zur Bahn zu machen, auch auf der Straße herbeizuführen. Das ist genau der Ansatzpunkt, den wir massiv kritisieren. Das ist keineswegs so, dass wir der Meinung sind, dass Relikte aus den 30er Jahren gehegt werden müssen. Wir sind aber auch nicht der Meinung, dass das Relikt der unbedingten Liberalisierung aus dem letzten Jahrhundert weitergepflegt werden muss. Denn das hat sich genauso überlebt und überholt. Und notwendig sind tatsächlich konzeptionelle Vorstellungen, wie im Verkehrsbereich, dass mehr Verkehr weg von der Straße kommt. Das ist einfach so, dass tatsächlich durch die Liberalisierung im Flugverkehrsbereich wir ja eine völlig absurde Entwicklung haben. Dass immer mehr Billigflieger auf den Markt gekommen sind, die inzwischen übrigens überhaupt nicht mehr billig sind, jedenfalls in vielen Fällen. Dass wir eine Stagnation, tendenziell einen Rückgang der Fahrgastzahlen im Schienenfernverkehr haben und das angesichts der Tatsache, dass man eine völlig andere Entwicklung braucht, wenn man die CO<sub>2</sub>-Ziele einhalten will und so weiter. Das heißt, eigentlich braucht es erst mal ein Konzept, diese Ziele zu erreichen.

Meine zweite Frage richtet sich deshalb an Herrn Kirchner. Sie haben das nochmal thematisiert. Das Thema „Es fehlt ein Gesamtkonzept“. Meine Frage ist, ob es Ansätze gibt, von solchen konzeptionellen Ideen, wie tatsächlich auch im Fernverkehrsbereich vernünftiger Mobilitätsverhältnisse geschaffen werden können.

**Heike Witsch (BSK):** Es gibt sehr wohl geeignete Busse sowohl für den ÖPNV als auch für die Fernbuslinien. Wir haben in Schleswig-Holstein einen Bus getestet im Rahmen des LVS-Kongresses. Da war der Bordstein an der

Haltestelle – es war gar keine Haltestelle sondern vor dem Tagungsort haben wir gehalten – 5 cm hoch und ich bin gerade rausgefahren. Weil der eben weit runter abzusenken ging und die Rampe etwas länger war, phantastisch, überhaupt kein Problem. Zwei Rollstuhlplätze in dem Bus sowohl eben für Rollstuhlfahrer als auch für Eltern mit Kinderwagen oder Rollatornutzer, die ja auch Platz brauchen. Zum Fernbusbereich habe ich Ihnen zu der Stellungnahme Bilder gegeben. Es ist sogar noch einfacher für diejenigen, die über den Lifter aussteigen. Es gibt Rampen, die man bis auf den Boden runter absenken kann. Also ob sie jemanden auf der grünen Wiese absetzen oder an einem Hochbord an der Haltestelle, es hängt nur davon ab, wann derjenige der den Lifter bedient den Finger vom Druckknopf lässt. Es geht in jedem Fall. Das ist heute kein Problem mehr, nach Aussagen der Bushersteller. Ich kann als Nichttechnikerin natürlich nicht sagen, ob das wirklich so ist.

Aber wir hören auf den Messen immer wieder, dass selbst Niederflrbusse überall fahrbar sind, wenn sie richtig ausgestattet sind, barrierefrei. Es heißt immer wieder von denjenigen, die Busse haben oder anschaffen wollen: „Ja mit Niederflur kann man nur im Stadtverkehr fahren!“ Ist inzwischen – laut Herstellern – weit überholt. Und man sieht ja auch im Überlandverkehr schon sehr viele Niederflrbusse, leider noch nicht vollständig das Netz. Wenn es also dann wirklich so wäre, dass man damit nicht fahren könnte, könnte man sie auch nicht im Überlandverkehr fahren. Also auch die könnte man vielleicht in anderer Ausstattung, weil man ja stundenlang darin sitzt und auch Qualität dann sein muss, einsetzen. Es gibt auf der Schiene eine Parallele dazu, der Doppelstockzug, der DoSto, ist auch für den Nahverkehr ausgelegt. Er wird jetzt für den Fernverkehr bestellt. Er wird die Ablösung für den IC sein. Auch mit anderer Ausstattung, aber das gleiche Grundmodell. Es gibt in jedem Fall die Möglichkeit. Ich habe auch bei Busunternehmen nachgefragt, wieviel der Unterschied preislich ist. Das bedeutet für einen Bus, der also in der Mindestausstattung umgebaut wird, das heißt Rampe und Stellplätze mit Sicherung für Rollstühle bzw. Kinderwagen, 30.000 Euro, das wird gesagt. Das bitte unverbindlich, ich habe mir das nur so von verschiedenen Busunternehmen sagen lassen. Es gibt eine Firma, die wesentlich teurer umbaut, für 100.000 Euro, aber die muss man ja dann auch nicht unbedingt nehmen.

**Alexander Kirchner (EVG):** Die staatliche Daseinsfürsorge besteht nicht nur im Auftrag der Politik dafür Sorge zu tragen, dass Nahverkehr angeboten wird und eine Nahverkehrsversorgung da ist, sondern eine Gesamtversorgung der Menschen mit Verkehrsinfrastruktur und Ver-

kehrleistungen und deshalb natürlich auch im Fernverkehr. Dass wir das nach dem Jahre 1993 verstärkt reduziert haben auf den SPNV und den ÖPNV ist klar. Bisher wird der Fernverkehr eigenwirtschaftlich erbracht. Ich halte das auch nicht für problematisch. Ich glaube, dass es sehr wohl in Deutschland eine gute Verkehrsanbindung gibt. Auch eine Fernverkehrsanbindung und dass der Bus sehr wohl hier ergänzend eingesetzt werden kann, wenn es denn koordiniert und verzahnt passiert und nicht dazu führt, dass der Bus die Schiene verdrängt. Ich bin fest der Überzeugung, dass der Bus nicht komplett die Schiene verdrängen wird und sehe auch keine Horrorszenerarien, dass 60 Prozent der derzeitigen Schienenverkehrskunden abwandern werden auf den Fernbus. Das halte ich für unsinnig.

Die Zielrichtung muss natürlich sein, den Pkw zu entlasten und Verlagerung vom Pkw auf den Bus zu machen, was ökologisch natürlich sinnvoll ist und vernünftig. Nur es muss abgestimmt und koordiniert passieren. Ich erinnere an die Diskussion, als die Bahn AG angefangen hat, den Interregio-Verkehr einzuschränken und abzuschaffen. Oder die Diskussion die jetzt läuft, mit Anbindungen im ICE-Verkehr, nehmen wir mal Bremen oder das Saarland, wo die Bahn sich immer mehr zurücknimmt. Dann ist die Frage zu stellen, ob das unter den Begriff der staatlichen Daseinsfürsorge fällt, wenn es ganze Regionen gibt, die über den Schienenfernverkehr gar nicht mehr angebunden sind, sondern nur noch über den Fernbus. Ich sehe zumindest tendenziell auch bei der Bahn AG die Absicht, in diese Richtung zu gehen. Mangelnde Ressourcen, Kostendruck und der Wettbewerbsdruck führen dann dazu, dass man hinget und sagt: Warum sollen wir dann noch mit den Fernzügen bis dorthin fahren. Lassen wir doch den Zug in Zukunft in Hannover stehen, dann muss der Reisende umsteigen vom Zug in den Bus und fährt dann weiter nach Bremen oder Kiel oder sonst irgendwo hin. Deshalb fordern wir ein integriertes Konzept. Ein Konzept im Übrigen, das in der Koalitionsvereinbarung überschrieben ist mit Deutschlandtakt. Dort ist ja auch hinterlegt, dass eigentlich diese Koalition sich den Auftrag gegeben hat, innerhalb dieser Legislaturperiode zu entscheiden, was mit diesem Deutschlandtakt passieren soll. Er unterstellt zwei Dinge, einerseits darüber genau nachzudenken, wieviel Verkehrsleistungen wollen wir oder brauchen wir, um eine vernünftige Anbindung der Bevölkerung in Deutschland zu erreichen. Und zum zweiten, wie finanzieren wir das denn auch, oder wie können wir sicherstellen, dass über eine solche Deutschlandtaktfestlegung dann auch Infrastrukturinvestitionen zielgerichtet gestaltet werden können? Also unter dem Gesichtspunkt, dass es eine integrierte Verkehrsplanung gibt,

wo Schiene und Bus miteinander verzahnt und aufeinander abgestimmt werden, sind wir sehr wohl der Auffassung, macht das Ganze Sinn.

**Vorsitzender:** Gut. Damit kommen wir doch noch zum Kollegen Kühn und zwar zum Fernbusverkehr, wie versprochen.

**Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich mache es auch kurz. Wir haben ja gesagt, wir wollen die Marktöffnung für den Fernbus haben, nicht in Konkurrenz, sondern als Ergänzung zur Bahn, um den Gesamtmarkt des öffentlichen Verkehrs zu verbreitern und neuen Kundengruppen dort attraktive Angebote zu machen, um sie beispielsweise eben vom Auto weg auf den Fernbus zu locken. Da gibt es ein paar Rahmenbedingungen, die aus Verbrauchersicht meines Erachtens relevant sind, wenn man da erfolgreich sein will. Deshalb meine Frage an Herrn Dr. Werner und den Herrn Krawinkel zu dem Thema „Gemeinsame Fahrplanauskünfte und unternehmensübergreifender Vertrieb“. Vorhin ist ja von Frau Leonhard gesagt worden, man kann ja sozusagen auf der Website von der Lufthansa keine Karten für Air Berlin buchen. Man kann aber natürlich sehr wohl im Internet sich Vergleiche anschauen und dann auf mehreren Portalen eben dann tatsächlich eine Auswahl treffen, aus mehreren Angeboten. Im Regierungsentwurf gibt es keine Regelung im Bezug auf gemeinsame Fahrplanauskünfte und unternehmensübergreifenden Vertrieb. Als wie wichtig beurteilen Sie diese beiden Instrumente für die Erfolgsaussichten von Fernbussen?

**Holger Krawinkel (vzbv):** Also anders als in dem Bereich, wo wir ja eben über den Stellenwert von eigenwirtschaftlichen Verkehren diskutiert haben, sehen wir beim Fernbusverkehr schon die Notwendigkeit, dass dort das Potenzial eigenwirtschaftlicher Verkehre – wenn ich den Begriff mal benutzen darf – auch ausgeschöpft wird. Das heißt, wir brauchen natürlich erst mal relativ niedrige Marktzugangsbarrieren, damit sich hier Wettbewerb und auch Netz usw. entwickeln können. Dazu ist ja schon einiges gesagt worden. Dennoch – glaube ich – ist es wichtig, dass Stück für Stück die Anforderungen gestellt werden, die auch für die anderen Verkehrsträger gelten. Ich hatte ja vorhin in meinem Eingangstatement gesagt, dass diese Dinge von unserer Seite für notwendig gehalten werden. Also die Möglichkeit durchgehende Fahrausweise auszustellen und transparente Verbraucherinformationen über Fahrpläne usw. zu bekommen. Aber es ist natürlich klar, das greift erst, wenn ich im Prinzip ein etwas dichteres Netz habe. Am Anfang ist das natürlich erst mal vielleicht weniger bedeutend. Deswegen würde ich mir vorstellen, dass es so geregelt wird, dass die Zielbestimmungen aufgenommen werden, dass aber eine

regelmäßige Überprüfung stattfindet und dann Stück für Stück – sozusagen – die Konkurrenz gleichgestellt wird. Was wir sehr wichtig finden, das ist ein Punkt, dass diese Fernverkehre auch von Anfang an an der Schlichtungsstelle für öffentlichen Personenverkehr teilnehmen, damit – falls es wirklich ein Problem gibt – der Kunde dann tatsächlich die Möglichkeit hat, hier auch sein Problem darzustellen und dann eben auch unabhängig vom Rechtsweg eine Schlichtung stattfinden kann.

**Vorsitzender:** Vielen Dank Herr Krawinkel. Herr Dr. Werner, Sie haben damit auch gleichzeitig das Schlusswort.

**Dr. Jan Werner (VCD):** Solches maße ich mir nicht an, ich bleibe tatsächlich dann bei Fahrplanauskunft und Vertrieb. So ähnlich, Herr Kirchner, was Sie eben ausgeführt haben, jetzt nicht auf der Ebene eines vollständig integrierten Angebotes, aber wenigstens auf der Ebene einer vollständigen Fahrplanauskunft. Das ist tatsächlich hilfreich, damit öffentlicher Verkehr als Netz funktioniert. Auch dann als Netz und in seiner Gesamtheit funktioniert, wenn ich über verschiedenste Betreiber hinweg etwas nutzen möchte. Wir haben momentan das Problem, dass einzelne auch kleinere Fernbusanbieter, die sich heute schon in den Markt gewagt haben – oder inzwischen muss man sagen hatten –, die Schwierigkeit hatten, dass ihre Angebote nicht wirklich transparent geworden sind, weil über sie nicht übergreifend informiert werden konnte. Das ist dann schlicht auch eine Größenfrage. Das heißt, als kleiner Anbieter bin ich darauf angewiesen, dass auch andere über mein Angebot mit berichten können, oder der Kunde sich diese Information holen kann. Hervorragend finde ich das System wiederum in Schweden. Dort werden alle Fahrpläne eingespielt in eine schwe-denweite Fahrplanauskunft. Diese können auch alle nutzen, auch jede Internetplattform. Das heißt, Basis ist für mich erst mal, dass Fahrpläne nicht – was ja zum Teil auch passiert – gehandelt werden als Geheimware, sondern dass in einem vorgesehenen Datenaustauschformat – was es aber auch gibt – es jedem Dritten möglich ist, unternehmensübergreifend zu beauskunften. Schwieriger erscheint auf den ersten Blick die Frage des Vertriebes. Warum soll ich für die Konkurrenz überhaupt Fahrkarten anbieten und zu welchen Konditionen? Da ist es aber aus meiner Sicht so: Normalerweise bietet jeder Betreiber – oder die meisten – entweder per Internetplattform oder auch über Agenturen nicht nur am eigenen Fahrzeug die Fahrkarten an, sondern auch anderweitig. Diese Erlaubnis sollte wechselseitig jedem möglich sein, damit insbesondere ein Unternehmer, der startet, auch für den Anschlussverkehr Fahrkarten gleich mit vertreiben kann. Auch dafür gibt es Vorbilder. Ich

halte es aus Kundensicht für hervorragend, wenn ich gleich weiß, ich kann one-stop-shopping an einer Stelle für die gesamte Reisekette die Fahrkarten erwerben. Es geht nicht darum, dass an dieser Stelle eine Durchtarifierung oder Ähnliches etabliert werden soll. Das ist auch aus Verbrauchersicht nicht erforderlich. Aus Verbrauchersicht kann ich nur sagen, an einer Stelle über den gesamten Verkehr eine Fahrkarte erwerben zu können, ist hilfreich.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dr. Werner! Damit sind wir am Ende der Anhörung. Ich möchte mich bei allen Expertinnen und Experten recht herzlich bedanken. Auch bei den Kollegen, die die Geduld hatten. Kommen Sie gut nach Hause.

**Ende der Sitzung: 13.13 Uhr**

Dr. Anton Hofreiter, MdB  
**Vorsitzender**



**Öffentliche Anhörung am 29. Februar 2012  
zum Personenbeförderungsgesetz**

Drucksache 17/8233, Drucksache 17/7046,  
Drucksache 17/7487

**Inhaltsverzeichnis**

**Stellungnahmen der Sachverständigen**

<b>A-Drs. 17(15)340-A</b>	<b>S. 39</b>
<b>Dr. Michael Winnes,</b> Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV)	
<b>A-Drs. 17(15)340-B</b>	<b>S. 46</b>
<b>VDV und bdo</b>	
<b>A-Drs. 17(15)340-C</b>	<b>S. 108</b>
<b>Reiner Metz,</b> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	
<b>A-Drs. 17(15)340-D</b>	<b>S. 112</b>
<b>Christiane Leonard,</b> Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo)	
<b>A-Drs. 17(15)340-E</b>	<b>S. 125</b>
<b>Heike Witsch,</b> Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.	
<b>A-Drs. 17(15)340-F</b>	<b>S. 130</b>
<b>Dr. Patrick Thiele,</b> Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK)	
<b>A-Drs. 17(15)340-G</b>	<b>S. 135</b>
<b>Folkert Kiepe,</b> Deutscher Städtetag	<b>Dr. Markus Brohm,</b> Deutscher Landkreistag

- A-Drs. 17(15)340-H** **S. 145**  
**Dr. Volker Röske,**  
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft - ver.di
- A-Drs. 17(15)340-I** **S. 153**  
**Holger Krawinkel,**  
Verbraucherzentrale Bundesverband
- A-Drs. 17(15)340-J** **S. 160**  
**Brigitte Bech-Schröder,**  
RDA Internationaler Bustouristik Verband e. V.
- A-Drs. 17(15)340-K** **S. 167**  
**Alexander Kirchner,**  
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
- A-Drs. 17(15)340-L** **S. 175**  
**Dr. Jan Werner,**  
Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
- A-Drs. 17(15)340-M** **S. 185**  
**Folkert Kiepe,**  
Deutscher Städtetag



**VRN**  
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

 Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH · B 1, 3-5 · 68159 Mannheim

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau-  
und Stadtentwicklung  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Ihre Nachricht vom:  
Ihr Zeichen: PA 15/11  
Unser Zeichen: WS-Ke  
Unser Aktenzeichen:

Datum: 21.02.2012  
Bearbeiter: Herr Dr. Winnes  
Durchwahl: -475  
E-Mail: m.winn@vrn.de


## Öffentliche Anhörung zum PBefG

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Anlage übersende ich Ihnen meine Stellungnahme zu den einzelnen Gesetzentwürfen für die öffentliche Anhörung am 29.02.2012.

Mit freundlichen Grüßen

VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

  
i.V. Dr. Winnes

Anlage

Verkehrsverbund  
Rhein-Neckar GmbH

B 1, 3-5  
68159 Mannheim  
♻️ Schloss: Linien 1, 5, 7

T +49.(0)621.10 770-0  
F +49.(0)621.10 770-170  
I www.vrn.de

Vorsitzender des Verwaltungsrates:  
Christian Specht, Erster Bürgermeister  
Geschäftsführer:  
Werner Schreiner

Bankverbindung:  
Baden-Württembergische Bank AG  
BLZ: 600 501 01  
Konto: 7 496 507 581

Registergericht Mannheim HRB 5008

Alleingesellschafter:

Zweckverband Verkehrsverbund  
Rhein-Neckar KÖR

Mitglieder des Alleingesellschafters:

Land Baden-Württemberg, Land Hessen,  
Land Rheinland-Pfalz, Main-Tauber-Kreis,  
Neckar-Odenwald-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis,  
Stadt Heidelberg, Stadt Mannheim,  
Kreis Bergstraße, Kreis Alzey-Worms,  
Kreis Bad Dürkheim, Kreis Germersheim,  
Kreis Kaiserslautern, Kreis Kusel,  
Kreis Südliche Weinstraße, Kreis Südwestpfalz,  
Donnersbergkreis, Rhein-Pfalz-Kreis,  
Stadt Frankenthal, Stadt Kaiserslautern,  
Stadt Landau, Stadt Ludwigshafen a. Rh.,  
Stadt Neustadt a. d. W., Stadt Pirmasens,  
Stadt Speyer, Stadt Worms, Stadt Zweibrücken

**Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen zur Novelle des PBefG im  
Rahmen der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages,  
Berlin, 29. Februar 2012**

A Rechtsgrundlagen der Novelle

Die geplante Novelle des Personenbeförderungsgesetzes dient in erster Linie der Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an das seit dem 3.12.2009 geltende neue europäische Personenverkehrsrecht in Form der Verordnung 1370/2007 (im Folgenden „VO 1370“).

Die vorliegenden Gesetzentwürfe der Bundesregierung (BT-DrS 17/8233 – im Folgenden „Regierungsentwurf“) und der Fraktionen von SPD und Bündnis90/Die Grünen (BT-DrS 17/7046 – im Folgenden „Fraktionsentwurf“) verfehlen beide das Ziel einer rechtssicheren und klaren Adaption der VO 1370 in das nationale Recht. Grund hierfür ist ein Missverständnis in der Interpretation der zentralen Regelungen der VO 1370:

I. Marktintervention im Sinne der VO 1370

Beiden Gesetzentwürfen liegt offensichtlich die Rechtsauffassung zu Grunde, eine Marktintervention im Sinne der VO 1370 liege nur vor, wenn die öffentliche Hand monetäre Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte gewährt, was wiederum gleichgesetzt wird mit dem Betreiben von Daseinsvorsorge. Daseinsvorsorge ist dabei Sache des kommunalen Aufgabenträgers, der deshalb zuständige Behörde nach der VO 1370 sein soll (siehe § 8a Abs. 1 Regierungsentwurf/§ 8 Abs. 5 Fraktionsentwurf). Daneben steht die gewerberechtliche Regulierung des Personenverkehrs durch die staatliche Genehmigungsbehörde, die nicht der VO 1370 unterfallen soll, weil sie aus Sicht des Gesetzgebers keine Marktintervention darstellt.

Das Europarecht kennt den deutschen Begriff der Daseinsvorsorge nicht. Die europäischen Regelungen zu den „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ orientieren sich am westeuropäischen Modell des „service public“. Unter „service public“ versteht man nicht nur die klassische deutsche Daseinsvorsorge der Leistungsverwaltung, sondern jedes staatliche Handeln, das im öffentlichen Interesse regulierend in einzelne Sektoren des Binnenmarktes eingreift. Auch die gewerberechtliche Regulierung durch die PBefG-Genehmigungsbehörde ist deshalb nach europäischer Rechtsauffassung staatliche Reglementierung zur Sicherstellung bestimmter im öffentlichen Interesse liegender Qualitätsstandards der Dienstleistung Personenbeförderung. Die Betriebspflicht gem. § 21 PBefG, die Beförderungspflicht nach § 22 PBefG sowie die Tarifpflicht gem. § 39 PBefG beschränken massiv die Berufsfreiheit der Beförderungsunternehmer im Interesse der Versorgungssicherheit für die Fahrgäste. Diese Grundlage des Genehmigungssystems nach dem PBefG bleibt in beiden Gesetzentwürfen unverändert. Der Genehmigungsvorbehalt ist damit eine staatliche Maßnahme, die im Sinne des Art. 1 Abs. 1 VO 1370 Personenverkehrsdienste gewährleisten soll, die *„unter anderem ... zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglichen würde“*. Auch die gewerberechtliche Regulierung nach dem PBefG ist deshalb eine der VO 1370 unterfallende Marktintervention. Die genannten gesetzlich zwingend mit jeder Genehmigung verbundenen Verpflichtungen der Betreiber sind gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne des Europarechts. Das haben bereits zahlreiche Gerichtsurteile

(EuGH, BVerwG, hess. VGH, VGH BW, VG Karlsruhe, VG Halle) bestätigt. Diese Rechtsprechung zu ignorieren, bedeutet, dass der Gesetzgeber bewusst ein PBefG beschließen würde, das gegen die Vorgaben der VO 1370 verstößt: denn gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Personenverkehr dürfen nach Inkrafttreten der VO 1370 nur noch im Rahmen der Handlungsinstrumente der VO 1370 (öffentlicher Dienstleistungsauftrag und allgemeine Vorschrift) ausgesprochen werden. Beide Gesetzentwürfe sehen hingegen vor, dass die Genehmigung nicht von der für die VO 1370 zuständigen Behörde und nicht unter Beachtung der von der VO 1370 vorgegebenen Anforderungen an einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt werden soll.

Die Marktintervention im Sinne der VO 1370 liegt im Ausspruch gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, also in Vorgaben an Leistungsumfang und Leistungsqualität des Verkehrsangebotes. Diese Vorgaben führen zu wirtschaftlichen Einbußen (Mehrkosten/Mindereinnahmen) des Betreibers, die durch Ausgleichsleistungen kompensiert werden dürfen. Markteingriff und Kompensation des Eingriffs dürfen nicht gleichgesetzt werden. Die Gesetzentwürfe basieren jedoch auf der Vorstellung, nach der VO 1370 müsse nur die Kompensation geregelt werden, ohne auf die verordnungskonforme Verpflichtung, die Grundlage jeder Kompensation sein muss, einzugehen.

## II. Behördendualismus

Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach der VO 1370 läuft ins Leere, solange ein Verkehrsunternehmen, das diesen Dienstleistungsauftrag erhält, weiterhin einer Genehmigung bedarf, um den Dienstleistungsauftrag erfüllen zu können. Beide Gesetzentwürfe sehen vor, dass die sich die Betriebspflicht des Unternehmers nicht aus dem Dienstleistungsauftrag, sondern aus der Genehmigung ergeben soll. Damit legt nicht der Aufgabenträger als zuständige Behörde fest, welches Verkehrsangebot im Sinne des Art. 1 Abs. 1 VO 1370 den Fahrgästen anzubieten ist, sondern die staatliche Genehmigungsbehörde. Dies führt dazu, dass der Aufgabenträger die ihm von den Gesetzentwürfen zugedachte Finanzierungsaufgabe nicht europarechtskonform erfüllen kann: gem. Art. 1 Abs. 1 darf eine zuständige Behörde nur einen Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewähren, die sie selbst ausgesprochen hat. Solange jedoch die Festlegungen zum einzuhaltenden Fahrplan und zum anzuwendenden Fahrpreis von der Genehmigungsbehörde und nicht vom Aufgabenträger getroffen werden, spricht der Aufgabenträger keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus und ist infolgedessen nicht zur Finanzierung der Fahrplan- und Tarifvorgaben berechtigt.

Ein europarechtskonformes System der Daseinsvorsorge im ÖPNV setzt hingegen voraus, dass künftig eine Behördenebene einheitlich für alle Belange der Regulierung zuständig ist und sowohl die bisher in der Liniengenehmigung enthaltenen Festlegungen trifft als auch die bisher in Verkehrsverträgen gewährten Ausgleichsleistungen auskehrt. Die gewerberechtliche Genehmigung und der Finanzierungsvertrag sind künftig als einheitlicher öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO 1370 in einem Verfahren von der zuständigen Behörde zu vergeben und können nicht weiter bei zwei verschiedenen staatlichen Stellen beheimatet bleiben.

## III. ausschließliches Recht

Beide Gesetzentwürfe gehen davon aus, dass der Aufgabenträger künftig im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen berechtigt sein soll, ausschließliche Rechte zu erteilen. Dies steht im offenkundigen Widerspruch zu den Regelungen des § 13 PBefG, die zur Folge haben, dass bereits die Liniengenehmigung selbst den Tatbestand eines ausschließlichen Rechts nach der VO 1370 erfüllt. Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes beinhaltet der in beiden Entwürfen diesbezüglich unveränderte § 13 Abs. 2 PBefG ein Verbot der Doppelbedienung. Dies bedeutet: besitzt ein Unternehmen eine Liniengenehmigung, kann es verhindern, dass ein Konkurrenzunternehmen auf

denselben Strecken und Relationen Verkehrsleistungen anbietet. Die erteilte Genehmigung schließt also für Ihre Laufzeit Konkurrenz durch andere aus. Das VG Halle hat bereits festgestellt, dass dies den Tatbestand des ausschließlichen Rechts nach der VO 1370 erfüllt. Bereits im Anhang zum ersten Verordnungsentwurf für die VO 1370 hat die EU-Kommission das damalige und im Rahmen der vorliegenden Gesetzentwürfe unverändert bleibende Genehmigungssystem des PBefG als kontrollierten Wettbewerb um ausschließliche Rechte eingestuft. Dass beide Gesetzentwürfe am Verbot der Doppelbedienung nichts verändern wollen, wird durch die vorgesehene Ergänzung des § 13 um einen neuen Absatz 2b eindrücklich unterstrichen: die Notwendigkeit, ein Auswahlverfahren für den Fall zu schaffen, dass mehrere Genehmigungsanträge für denselben Verkehr gestellt werden, setzt voraus, dass die Genehmigung nur an einen Antragsteller erteilt werden darf. Dies wiederum bedingt, dass keine zwei Genehmigungen parallel existieren dürfen, sich also gegenseitig ausschließen. Die gesamten Regelungen zum sogenannten „Genehmigungswettbewerb“ ergeben also nur Sinn, wenn die Genehmigung ein ausschließliches Recht enthält. Ohne die Exklusivität der Genehmigung wären parallel gestellte Anträge gleichzeitig genehmigungsfähig, was wiederum ein Auswahlverfahren entbehrlich machen würde.

Sofern die Genehmigung jedoch ein ausschließliches Recht beinhaltet, erfüllt sie den Tatbestand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach der VO 1370. Sie darf also nur noch von der zuständigen Behörde für die VO 1370 unter Beachtung aller Vorgaben für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge erteilt werden. Da Genehmigungsbehörde und zuständige Behörde in beiden Gesetzentwürfen ausdrücklich zwei verschiedene Behörden sein sollen, zwingen die Gesetzentwürfe die Genehmigungsbehörden zur europarechtswidrigen Erteilung ausschließlicher Rechte. Gleichzeitig lassen sie offen, welchen Sinn und Zweck eigentlich die Regelung eines ausschließlichen Rechts im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages des Aufgabenträgers haben soll, wenn gleichzeitig die Genehmigung dafür sorgt, dass keine Konkurrenz stattfinden kann.

#### B § 8 Abs. 4

Beide Gesetzentwürfe sehen in § 8 Abs. 4 vor, dass die Verkehrsleistungen grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen sind und definieren, was man unter eigenwirtschaftlichem Verkehr zu verstehen hat. Dem liegt eine falsche Vorstellung von der wirtschaftlichen Situation im deutschen ÖPNV zu Grunde: es gibt hierzulande nahezu keine Verkehrsleistungen mehr, die den Tatbestand eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs erfüllen, nachdem Ausgleichsleistungen der zuständigen Behörden, die nicht Gegenstand allgemeiner Vorschriften sind, der Eigenwirtschaftlichkeit entgegenstehen. Insofern erhebt das Gesetz eine Verkehrsform zum gesetzlichen Leitbild und Normalfall, der in der künftigen Praxis den absoluten Ausnahmefall darstellen wird (was im Übrigen auch bereits das OLG Düsseldorf in seiner Münsterlandentscheidung festgestellt hat).

Auch die Definition des eigenwirtschaftlichen Verkehrs ist rechtlich bedenklich. Bereits im bestehenden Gesetz hat das Tatbestandselement der „sonstigen Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn“ mehr Rechtsfragen aufgeworfen, als es gelöst hat. Eindeutig durch die Rechtsprechung und die VO 1370 geklärt ist jedoch, dass der Hauptanwendungsfall dieser Regelung, nämlich die Vereinnahmung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen außerhalb des früheren europäischen Sekundärrechts Verordnung 1191/1969, mit Inkrafttreten der VO 1370 hinfällig geworden ist. Vor diesem Hintergrund würde es der Rechtsklarheit dienen, dieses Tatbestandselement ersatzlos zu streichen.

Weitere Rechtsunsicherheit droht aus der vorgesehenen pauschalen Aussage, Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG seien von der Anwendung der VO 1370 ausgenommen. Richtig ist daran lediglich, dass Art. 3 Abs. 3 VO 1370 den Mitgliedstaaten das Recht gibt, Ausgleichsleistungen für Höchsttarifvorgaben zugunsten Auszubildender in allgemeinen Vorschriften außerhalb der VO 1370 zu regeln – sofern sie diese Regelungen

von der EU-Kommission notifizieren lassen. Dieses Recht wird durch die vorgeschlagene Regelung in § 8 Abs. 4 letzter Satz nur unzureichend umgesetzt. Weder enthält § 45a eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne einer konkreten Höchsttarifvorgabe, noch wurde eine Notifizierung der Ausgleichsregelungen erfolgreich abgeschlossen. Damit droht dem Flächenverkehr im deutschen ÖPNV eine der wichtigsten Ertragssäulen wegen Verstoß gegen die VO 1370 wegzubrechen.

### C Losbildung

Die in § 8a Abs. 3 des Regierungsentwurfs vorgesehene obligatorische Losbildung bei Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist aus praktischen Gründen abzulehnen. Die Vergabegrößen im Personenverkehr werden durch die Linie oder einen Linienbündelbeschluss im Rahmen des Nahverkehrsplanes vorgegeben. In beiden Fällen bilden die Linie bzw. das Linienbündel die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle kleinste Einheit zur Organisation des Linienverkehrs im Wettbewerb. Die Aufspaltung von Linien oder Linienbündeln in Einzellose und damit auf mehrere Betreiber ist deshalb volkswirtschaftlich von erheblichem Nachteil. Diese Regelung wird dazu führen, dass die Aufgabenträger zunächst sehr großflächige Linienbündel verabschieden werden, um diese dann im Rahmen der Vergabe wieder in Teillose aufspalten zu können. Für kleinere Unternehmen wäre es hingegen wichtiger, dass im Rahmen der Linienbündelung frühzeitig Planungssicherheit über den künftigen Zuschnitt der Dienstleistungsaufträge geschaffen wird. Dem Mittelstand würde es deshalb mehr helfen, auf diese Regelung würde verzichtet und in den Bestimmungen zur Erstellung der Nahverkehrspläne (Landesrecht) würden Maximalgrößen für Linienbündel festgelegt werden.

### D Gefährdung der Direktvergaben

Die von deutscher Seite erfolgreich in der VO 1370 verankerten Direktvergabemöglichkeiten für interne Betreiber (Art. 5 Abs. 2 VO 1370) und mittelständische Unternehmen (Art. 5 Abs. 4 VO 1370) drohen durch den Behördendualismus und die Regelung des § 13 Abs. 2b im nationalen Recht ausgehebelt zu werden. Zwar sehen die Regelungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch den Aufgabenträger vor, dass dieser alle Vergabemöglichkeiten nach der VO 1370 nutzen darf, dies reicht jedoch nicht aus, um im Wege der Direktvergabe einen Verkehr rechtssicher zu organisieren. Der Inhaber eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist nach beiden Gesetzentwürfen nicht berechtigt, den vertraglich vereinbarten Verkehr auch tatsächlich durchzuführen. Dazu benötigt er neben dem Vertrag mit dem Aufgabenträger weiterhin eine Genehmigung von der Genehmigungsbehörde. Diese Genehmigung ist nach § 13 Abs. 2b beider Entwürfe im Wettbewerb zu erteilen. Stellt ein Unternehmen also in Konkurrenz zum Inhaber eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages einen eigenen Genehmigungsantrag, wäre die Genehmigungsbehörde weder verpflichtet noch berechtigt, dem Antrag des Inhabers des öffentlichen Dienstleistungsauftrages den Vorzug zu geben, sondern muss eine eigenständige Auswahlentscheidung ohne Rücksicht auf die Regelungen des Art. 5 Abs. 2 und 4 VO 1370 treffen. Hinzu kommt, dass die Genehmigungsbehörde selbst regelmäßig nicht die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Direktvergabe an einen internen Betreiber erfüllt und sich deshalb nicht auf Art. 5 Abs. 2 VO 1370 berufen kann.

Dieses Problem könnte allenfalls im Fraktionsentwurf dadurch entschärft sein, dass dort § 13 Abs. 2 Nr. 2 einen Versagungsgrund vorsieht, sofern ein Antrag in Konkurrenz zu einem ausschließlichen Recht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages tritt. Ob diese Regelung jedoch ausreichen wird, um das Wettbewerbsgebot des § 13 Abs. 2b zu überlagern, werden wohl Gerichte klären müssen. Hier sollte das Gesetz Klarheit schaffen.

## E Rechtsschutz

Die Unterscheidung in öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Finanzierung des Verkehrs durch den Aufgabenträger und die gewerberechtliche Genehmigung führt zu doppeltem Rechtsschutz. Nach beiden Entwürfen ist bei der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages das Nachprüfungsverfahren des GWB zu beschreiten. Gleichzeitig ist die Genehmigung jedoch weiterhin ein nur mit der Anfechtungsklage auf Grundlage der VwGO angreifbarer Verwaltungsakt. Damit sind sowohl die Zivilgerichte als auch die Verwaltungsgerichte berufen, Teilaspekte der Organisation und Finanzierung des Verkehrs zu überprüfen. Offen bleibt dabei, welche Themen welchem Rechtsweg zuzuordnen sind. Ist beispielsweise die Frage, ob eigenwirtschaftliche Angebote eine ausreichende Verkehrsversorgung sicherstellen im Nachprüfungsverfahren (als Voraussetzung der Vergabeberechtigung des Aufgabenträgers) oder im Rahmen des Rechtsstreit um die Genehmigung zu klären?

## F Fazit und Empfehlung

Die seit der Novelle des PBefG im Rahmen der Bahnstrukturreform 1994 bestehende Rechtsunsicherheit für die Planung und Finanzierung des ÖPNV wird durch die vorgelegten Gesetzentwürfe nicht beseitigt, sondern nur auf neue Widersprüche zum europarecht verlagert.

Dies liegt vor allem an dem nachvollziehbaren Wunsch der Politik, an den gewachsenen Zuständigkeiten von Genehmigungsbehörden und Aufgabenträgern nichts zu verändern.

Für den Bereich des nicht aus öffentlichen Mitteln finanzierten Busfernverkehr ist der gewerberechtliche Ansatz des Genehmigungssystems des PBefG nachvollziehbar und sachgerecht.

Anders ist jedoch die Sachlage für alle Linienverkehre zu bewerten, die Gegenstand des Sicherstellungsauftrages des ÖPNV-Aufgabenträgers sind. Hier muss die gewerberechtliche Regulierung der Liniengenehmigung und die öffentliche Finanzierung des Verkehrs künftig bei einer Stelle zusammenlaufen, um Widersprüche zum Europarecht auszuschließen.

Da die genannten Probleme hauptsächlich dadurch entstehen, dass mit der Genehmigung und dem Finanzierungsvertrag faktisch zwei eigenständige öffentliche Dienstleistungsaufträge neben einander existieren müssten, wäre folgende Fassung des § 8 Abs. 5 Fraktionsentwurf bzw. § 8a Abs. 1 Regierungsentwurf geeignet, die größten Rechtsprobleme zu lösen, ohne die Genehmigungsbehörden und das Konzessionssystem des PBefG völlig aufzugeben:

*„Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung auf eigenwirtschaftlicher Basis nicht sichergestellt ist, kann der Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben. Dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag gilt zugleich als Genehmigung i.S.d. §§ 2 Abs. 1, 9 Abs. 1 und § 13, sofern die Genehmigungsbehörde die Erfüllung der subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen nach § 13 Abs. 1 durch den ausgewählten Betreiber bestätigt.“*

Damit wäre klargestellt, dass die Genehmigungsbehörde im Bereich der Daseinsvorsorge ausschließlich die gewerberechtlichen Aspekte der fachlichen Eignung, Zuverlässigkeit und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen zu überprüfen hat, aber keine Festlegungen über den Umfang und die Qualität der Leistung vornimmt, da dies Aufgabe der zuständigen Behörde nach der VO 1370 ist. Gleichzeitig bliebe es beim bisherigen System, sofern der Aufgabenträger nicht durch Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen initiativ wird. Diese Initiative wird wie von den Unternehmensverbänden gewünscht dadurch



beschränkt, dass eigenwirtschaftliche Verkehre Vorrang genießen. Da im Falle der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge die separate Genehmigung entfielen, entstünde auch kein Problem im Bezug auf den Rechtsweg, weil alle Fragen automatisch dem Nachprüfungsverfahren zuzuordnen wären.

Mannheim, den 21.2.2012

Dr. Michael Winnes

Justitiar Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Mitglied im Lenkungskreis der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger im Rahmen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV)

Per E-Mail an: [verkehrs-ausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrs-ausschuss@bundestag.de)

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**BERATUNGSUNTERLAGE**

**Bitte aufbewahren!**

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP  
Nr. 17(15)340-B**

Köln/Berlin, den 23. Februar 2012

Ihr Aktenzeichen: PA 15/11

**Gemeinsame Stellungnahme von VDV und bdo zur öffentlichen Anhörung am 29. Februar 2012 u. a. zum Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften – Drucksache 17/8233“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersenden wir Ihnen die gemeinsame Stellungnahme von VDV und bdo mit der Bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen



Rechtsanwalt Reiner Metz  
Geschäftsführer ÖPNV VDV



Rechtsanwältin Christiane Lenoard  
Hauptgeschäftsführerin bdo

## **Anlage**

## Gemeinsame Stellungnahme

### Zu dem

- Gesetzentwurf der Bundesregierung  
**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften**  
Drucksache 17/8233
- Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN  
**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften**  
Drucksache 17/7046
- Antrag der Fraktion DIE LINKE  
**Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche**  
Drucksache 17/7487

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. und der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. vertreten rund 3.500 öffentliche und private Verkehrsunternehmen und damit nahezu die gesamte Branche des öffentlichen Personennahverkehrs, des Busreise- und Fernlinienverkehrs in Deutschland.

Fahrgäste erwarten einen hochwertigen ÖPNV. Die Unternehmen stellen hohe Qualitätsansprüche an sich selbst. Der deutsche ÖPNV kann sich weltweit sehen lassen. Dies ist unbestritten.

Rechtliche Grundlage für die Erfolgsgeschichte des ÖPNV sind das deutsche Personenbeförderungsgesetz und die am 3. Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. VDV und bdo begrüßen die Absicht der Bundesregierung und des Bundesrates, die erforderliche Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorzunehmen und so Rechtssicherheit zu schaffen.

Kernforderung der deutschen Verkehrsunternehmen ist, dass bei einer Anpassung des deutschen Rechtsrahmens die europäischen Vorgaben umgesetzt werden, ohne den in Deutschland bewährten Ordnungsrahmen aus dem Gleichgewicht zu bringen. Nur so können auch in Zukunft die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger auf hohem Niveau erfüllt werden.

Den drei divergierenden Bundestags-Drucksachen ist zu entnehmen, dass im politischen Raum bislang keine gemeinsame Linie gefunden wurde, das in Deutschland seit vielen Jahren bewährte und ausgewogene System des Interessenausgleichs zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 rechtssicher in Einklang zu bringen und mit Augenmaß zu modernisieren.

Vor diesem Hintergrund möchten wir unsere gemeinsamen konstruktiven Vorschläge auch dem Deutschen Bundestag unterbreiten, weil wir denken, dass wir hiermit einen wichtigen Beitrag im Sinne eines tragfähigen Kompromisses aller am ÖPNV Beteiligten leisten können. Als Anlage zu dieser Stellungnahme finden Sie eine Synopse, der die konkreten Gesetzestextvorschläge zu entnehmen sind.

*Der Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen (Alternativentwurf) stimmt in weiten Teilen mit den Beschlüssen des Bundesrates vom 23. September 2011 überein. Wir beziehen unsere Ausführungen redaktionell auf den Bundesrats-Entwurf (BR-E) und bei Abweichungen ggf. auf den Alternativentwurf.*

## **I. Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre und Versagungsgründe im ÖPNV**

VDV und bdo begrüßen, dass sowohl der Regierungsentwurf (Reg-E) als auch der Bundesratsentwurf (BR-E) im Rahmen der vorgesehenen Regeln zum Genehmigungsverfahren vom **Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre** ausgehen. Entsprechend den gemeinsamen Vorschlägen von VDV und bdo soll es in beiden Entwürfen bei einem dreimonatigen Zeitfenster für eigenwirtschaftliche Anträge bleiben: Beabsichtigt die zuständige Behörde eine Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, muss sie dies mindestens ein Jahr vorher im EU-Amtsblatt veröffentlichen. Anschließend können innerhalb von drei Monaten Genehmigungsanträge auf eigenwirtschaftliche Verkehre gestellt werden (§ 12 Abs. 6 Reg-E/BR-E). Nur wenn die ausreichende Verkehrsbedienung nicht durch eigenwirtschaftliche Angebote im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs nach PBefG sichergestellt werden kann (erste Stufe), ist der Aufgabenträger berechtigt, unter den Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zu erteilen (zweite Stufe). Hierzu im Einzelnen:

### **1. Definition der Eigenwirtschaftlichkeit und Befugnisse der zuständigen Behörden**

Die **Definition** des Begriffs „**Eigenwirtschaftlichkeit**“ in § 8 Abs. 4 Satz 2 Reg-E und BR-E entspricht inhaltlich dem gemeinsamen Vorschlag von VDV und bdo und wird begrüßt.

Der mehrfach bundesverwaltungsgerichtlich festgestellte Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre ergibt sich aus dem Wort „**soweit**“ in § 8 Abs. 4 (PBefG jetzige Fassung). Während der Reg-E in § 8a Abs. 1 Satz 1 das Wort „soweit“ aufnimmt, findet es sich im BR-E in § 8a Abs. 1 Satz 1 nicht wieder. Der beabsichtigte Vorrang ist damit gesetzestechnisch durch den Bundesrat nicht unmissverständlich aufgenommen worden. Wir regen daher unbedingt an, die Formulierung des Reg-E aufzunehmen (im VDV/bdo Vorschlag ist dies § 8 Abs. 5 Satz 1).

**Allerdings fehlt im Regierungsentwurf anschließend die klare und bundeseinheitliche Formulierung der Befugnisse der zuständigen Behörden.** VDV und bdo haben Formulierungen vorgeschlagen, in denen die Befugnisse der zuständigen Be-

hörden zur Vergabe von ÖDLA – auch im Wege der Direktvergabe – klar und unmissverständlich formuliert sind. Insbesondere sind folgende Formulierungen zusätzlich notwendig: „Die zuständigen Behörden können nach Maßgabe dieser Verordnung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Sinne von Art. 2 Buchstabe f der Verordnung gewähren. Direktvergaben nach Artikel 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung sind zulässig. Zuständige Behörden im Sinne dieser Verordnung sind insbesondere die Aufgabenträger und im Rahmen ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Genehmigungsbehörden.“ Insoweit sind die Vorschläge des BR-E zu § 8a Abs. 3 (vgl. § 8 Abs. 5 Satz 2 Alternativentwurf) zu begrüßen, weil sie die Vorschläge von VDV und bdo inhaltlich aufgreifen.

## **2. Verbot der „Rosinenpickerei“**

Sowohl der Reg-E als auch der BR-E enthalten – übereinstimmend mit den Vorschlägen von VDV/bdo – den zwingenden Versagungsgrund der „**Rosinenpickerei**“. Erwähnt wird dabei u. a. auch das im Nahverkehrsplan festgelegte Linienbündel (vgl. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Buchst d Reg-E/BR-E). Allerdings fehlt in beiden Entwürfen entgegen dem Verbändevorschlag eine ausdrückliche gesetzliche Klarstellung, dass nicht jedes, sondern nur ein „rechtmäßig“ festgelegtes Linienbündel als Anknüpfungspunkt für eine Versagung in Betracht kommen kann.

## **3. Nahverkehrsplan – Vergabebekanntmachung des Aufgabenträgers**

Während der Reg-E keine Änderungen beim **Nahverkehrsplan** (NVP) vorsieht, wertet der BR-E diesen erheblich auf, in dem er ihm eine maßgebliche Berücksichtigungswirkung bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre im Hinblick auf „Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration“ und im Hinblick auf eine „vollständige Barrierefreiheit“ einräumt. Zudem soll der NVP nach dem BR-E auch als verbindliche Grundlage für Auflagen an Unternehmer dienen, in Bezug auf Arbeitnehmer bestimmte Sozialstandards einzuhalten, § 8 Abs. 3 BR-E. **VDV und bdo lehnen diese im BR-E vorgeschlagene Erweiterung der Reichweite des NVP ab.** (zum Thema „Barrierefreiheit“ siehe unten VIII.) VDV und bdo legen ausdrücklich Wert darauf, dass Wettbewerb und Effizienzsteigerung im ÖPNV nicht auf dem Rü-

cken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erreicht werden; der Nahverkehrsplan ist aber nicht der richtige Ort für Regelungen zum Arbeitnehmerschutz.

**Ebenfalls lehnen VDV und bdo die Vorschläge des BR-E in § 13 Abs. 2a PBefG ab.** Nach dieser Regelung sollen Genehmigungen von eigenwirtschaftlichen Verkehren dann versagt werden, wenn der Aufgabenträger beabsichtigt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zu erteilen und der eigenwirtschaftliche Antrag nicht den beschriebenen Anforderungen einer entsprechenden Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt entspricht.

Durch diese Regelung müsste jede auch geringfügigste Abweichung von der Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers zur Ablehnung eines eigenwirtschaftlichen Antrages führen. Im Ergebnis würde hierdurch das bestehende zweistufige System mit dem Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre umgekehrt. Auf der ersten Stufe stände nicht mehr die Unternehmerinitiative, sondern die Entscheidung des Aufgabenträgers, einen ÖDLA zu erteilen. An dieser Entscheidung müsste sich jeder eigenwirtschaftliche Antrag messen lassen. Auch die Genehmigungsbehörde wäre daran gebunden und hätte keinen Ermessensspielraum mehr. Durch dieses Instrument könnte der Aufgabenträger bisher eigenwirtschaftliche Verkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit drängen. Hieran ändert auch der mit dem Alternativentwurf in § 12 Abs. 6 S. 3 und § 16 Abs. 2a unternommene Versuch, einen Korrekturmechanismus für den Fall einzuführen, in dem der Aufgabenträger eine beabsichtigte Vergabe später nicht – wie vorab bekannt gemacht – realisiert, wenig. Zum einen eröffnet er keine wirksamen Rechtsschutz- und Sanktionsmöglichkeiten bei zu Unrecht abgelehnten eigenwirtschaftlichen Anträgen, sondern gibt nur die Möglichkeit, nachträglich einen neuen Antrag zu stellen; zum anderen würden in den Fällen, in denen der Aufgabenträger hohe Vorgaben in der Vorabbekanntmachung macht, unabhängig davon, ob er seine Zusicherung im Nachhinein einhält, Unternehmer von vornherein abgeschreckt, eigenwirtschaftlichen Anträge zu stellen.

Der Vorschlag dient damit allein der Stärkung der Rechte von Aufgabenträgern und führte zu einer Umkehr des bisherigen ÖPNV-Systems in Deutschland. Durch die

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist dies weder vorgesehen noch erforderlich. Es handelt sich vielmehr um einen politischen Streit darüber, ob der ÖPNV in Zukunft mehr staatlich/hoheitlich organisiert werden soll oder es wie bisher bei einem unternehmerisch geprägten ÖPNV bleiben soll.

**VDV und bdo haben zu dieser seit Jahren bestehenden Auseinandersetzung einen Kompromissvorschlag unterbreitet**, der darauf abzielt, etwaige Konflikte zwischen den Vorstellungen des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan und dem Antrag des Unternehmers zu lösen, indem die Genehmigungsbehörde als Schiedsrichterin anhand der öffentlichen Verkehrsinteressen entscheidet. Als Grundregel soll es bei den heutigen Regelungen zum NVP bleiben. Zusätzlich dazu sollen nach den Vorschlägen von VDV und bdo Rahmenvorgaben eines Nahverkehrsplans unter zwei Voraussetzungen verbindlich sein:

1. Es wird vermutet, dass die vorhandene Verkehrsbedienung den Verkehrsbedürfnissen entspricht (Vermutungsregel).
2. Der Entwurf des NVP ist den vorhandenen Unternehmern zur Stellungnahme binnen einer Frist von 3 Monaten zu übermitteln. Erhebt ein Unternehmer Einwendungen, führt der Aufgabenträger einen öffentlichen Erörterungstermin mit dem Ziel einer Einigung durch.

Liegen diese zusätzlichen Voraussetzungen vor, ist eine Liniengenehmigung, die den Rahmenvorgaben des NVP widerspricht, in der Regel zu versagen.

## **II. Faire „Spielregeln“ für Genehmigungswettbewerb**

1. Im Hinblick auf die allgemeinen „Spielregeln“ des Genehmigungswettbewerbs um eigenwirtschaftliche Verkehre (insbesondere Fristen, Entscheidungskriterien für Auswahlentscheidung der Genehmigungsbehörde, verbindliche Zusicherungen von Standards, die einzuhalten sind [§ 12 Abs. 1a, § 13 Abs. 2b und § 21 S. 2



Reg-E], vgl. jedoch zu § 21 S. 2 BR-E unten VIII. zur Barrierefreiheit), orientieren sich der Reg-E und der BR-E an den Verbändevorschlägen.

2. Das von den Verbänden vorgeschlagene und noch im Referentenentwurf enthaltene Nachbesserungsrecht des bisherigen Betreibers im Genehmigungswettbewerb (vgl. § 12 Abs. 6 Verbändevorschlag) ist aber leider weder im Reg-E noch im BR-E enthalten. Auch wird keinerlei Ersatzregelung vorgeschlagen. Da im Genehmigungswettbewerb das „Angebot“ des Alteigentümers stets „auf der Straße sichtbar“ ist, sind auch seine ihm zur Verfügung stehenden Mittel dem Konkurrenten sichtbar. Anders herum ist dies nicht der Fall. Der Alteigentümer wäre ohne ein einmaliges Nachbesserungsrecht damit immer benachteiligt.

### **III. Neue Regelung zur Unternehmerintervention gegen beabsichtigte Direktvergabe (Interessenbekundungsverfahren)**

VDV und bdo lehnen die Regelung in § 8a Abs. 4 Reg-E ab. Danach dürften Unternehmer innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Veröffentlichung einer beabsichtigten Direktvergabe nach der Verordnung 1370 (Selbsterbringung, interner Betreiber oder Bagatellvergabe an KMU) ihr Interesse bekunden, den Verkehr ganz oder zum Teil (!) durchzuführen. Die Behörde müsste dann diesen Unternehmen – soweit sie nicht zum Zuge kommen – die „Gründe für die Nichtberücksichtigung“ mitteilen, andernfalls wäre die Entscheidung über die beabsichtigte Direktvergabe schwebend unwirksam (dies ergibt sich aus dem Verweis auf die §§ 101a und 101b GWB in Satz 3 des § 8a Abs. 4 Reg-E). Der Sache nach soll hier also im nationalen Recht - konstitutiv - neben den Rechtsschutz gegen Direktvergaben und dem Petitionsrecht eine zusätzliche juristisch überprüfbare Hürde aufgestellt werden.

VDV und bdo begrüßen insoweit den BR-E, der das Interessenbekundungsverfahren als zusätzliche Hürde nicht enthält.

#### **IV. Ausschließliche Rechte und mehrpolige Betrauungsakte**

VDV und bdo begrüßen den Vorschlag des BR-E, der eine bundeseinheitliche Ermächtigungsgrundlage für die Gewährung ausschließlicher Rechte in § 8 Abs. 5 (bzw. § 8a Abs. 6) und § 13 Abs. 2 Nr. 2 vorsieht. Die von den Verbänden gemeinsam vorgeschlagenen Bestimmungen, die insbesondere der Absicherung mehrpoliger Betrauungsakte und der Sicherstellung der „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ dienen sollten (vgl. § 8 Abs. 5 Satz 4 und Abs. 5a des Verbändevorschlags), wurden dagegen leider weder vom Reg-E noch vom BR-E aufgenommen. Daher müssen auch weiterhin die von den Verbänden vorgeschlagenen Formulierungen zu den zuständigen Behörden und zu Gruppen von Behörden in das Gesetz aufgenommen werden: (§ 8 Abs. 5a) „Öffentliche Dienstleistungsaufträge der zuständigen Behörden oder Gruppen von Behörden können gemäß Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch aus mehreren Rechtsakten bestehen, zu denen auch Genehmigungen nach den §§ 9 bis 45 gehören können.“

Darüber hinaus muss auch § 21 Abs. 3 (Auflagen durch die Genehmigungsbehörde) auf eigenwirtschaftliche Verkehre beschränkt werden. Andernfalls könnte diese Vorschrift bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren gegen die „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ durch den Aufgabenträger interpretiert werden.

#### **V. „Mittelstandsklausel“**

VDV und bdo begrüßen, dass bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Art. 5 Abs. 3 und 4 der Verordnung 1370 mittelständische Interessen angemessen zu berücksichtigen sind. Allerdings wird der im Reg-E neu angefügte § 8a Abs. 3 Satz 2 als irreführend eingeschätzt. Er lautet: „Leistungen sind in Lose aufgeteilt zu vergeben.“ Dieser zusätzliche Satz könnte, da er bei Bagatellvergaben, wie z. B. der Vergabe einer einzigen Linie, nicht sinnvoll angewendet werden kann und nicht etwa durch ein Semikolon mit dem vorhergehenden Satz verbunden ist, in der Zusammenschau mit der ausschweifenden amtlichen Begründung (vgl. BR-Drs. 462/11, Seite 27) so interpretiert

werden, dass er auch bei Direktvergaben an interne Betreiber anzuwenden ist. Dies ist vermutlich nicht so beabsichtigt.

## **VI. Rechtsschutz**

VDV und bdo treten weiterhin dafür ein, den Rechtsschutz gegen Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht bei den Vergabekammern und Oberlandesgerichten anzusiedeln, sondern bei der Verwaltungsgerichtsbarkeit, soweit nicht bereits nach heutiger Rechtslage Vergaberecht und –rechtsschutz nach dem GWB gelten.

Es handelt sich um öffentlich-rechtlich geprägte Streitigkeiten. Im Übrigen sind im vergaberechtlichen Rechtsschutz die Kosten für Antragsteller sehr viel höher als auf dem Verwaltungsrechtsweg; dies erschwert gerade kleineren Unternehmen den Rechtsschutz.

## **VII. Fernbusverkehr**

VDV und bdo haben zum Fernbusverkehr keine gemeinsame Auffassung und werden daher zu diesem Punkt gesonderte Stellungnahmen abgeben.

## **VIII. Barrierefreiheit**

Die Verkehrsunternehmen begrüßen grundsätzlich weitere Schritte zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr. Handlungsbedarf sehen wir allerdings nicht in gesetzgeberischer Hinsicht, sondern bei der Finanzierung.

Das geltende PBefG, das im Zusammenwirken mit dem Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen möglichst weitreichende Barrierefreiheit im Nahverkehr als Ziel hat, stellt eine ausreichende Rechtsgrundlage dar. Mit diesen Regelungen genügt der Bundesgesetzgeber auch den Anforderungen der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, denn auch diese steht unter dem Grundsatz der Verhält-

nismäßigkeit. Der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ würde demgegenüber Erwartungen wecken, die weder rechtlich noch tatsächlich erfüllt werden können.

Auch die Verpflichtung der Unternehmen auf einen „barrierefreien Betrieb“ verkennt die Tatsache, dass das Maß an Barrierefreiheit nicht allein vom Fahrzeug, sondern vor allem auch von der baulichen Infrastruktur abhängig ist. Im Übrigen sind Reisebusse, die – selbst bei Vorhandensein entsprechender baulicher Infrastruktur – eine „vollständige Barrierefreiheit“ ermöglichen, am Markt nicht erhältlich.

### **IX. Berechtigung zum Verkauf fremder Fahrausweise**

Nach dem vom BR-E vorgesehenen § 39 Abs. 8 sollen Unternehmen berechtigt sein, Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu üblichen Konditionen zu vertreiben und entsprechend verpflichtet sein, dies anderen zu gestatten. Das Anliegen, den Fahrgästen einen möglichst einfachen Zugang zu Fahrausweisen für durchgehende Reiseketten zu bieten, wird von uns zwar grundsätzlich unterstützt. Die vorgeschlagene gesetzliche Regelung lehnen wir aber aus rechtlichen und praktischen Gründen ab, denn damit würde zwangsweise die Anerkennung eines Vertrags zu Lasten Dritter vorgegeben. Dies ist unserer Rechtsordnung fremd und geht weit über die aus guten Gründen im Nahverkehr bestehende Beförderungspflicht, die auch eine Pflicht zum Abschluss des Beförderungsvertrags impliziert, hinaus. Ein Vertrieb fremder Fahrausweise ist auch praktisch nur dann möglich, wenn sich die beteiligten Unternehmen zuvor – freiwillig – geeinigt haben.

### **X. Pflichten bei Fahrplandaten und Auskunft**

Die vom BR-E in § 40 Abs. 4 vorgesehene Pflicht der Unternehmen, elektronische Fahrplandaten weiterzugeben, ist in dieser Form nicht erforderlich und nicht zumutbar. Soweit es um eine Kontrolle durch die Genehmigungsbehörde geht, wird man eine Verpflichtung der Unternehmen, die Fahrpläne, die ohnehin anzeige- bzw. zustimmungspflichtig sind, der Behörde auch elektronisch vorzulegen, nicht grundsätzlich ablehnen können. Diese darf sich dann aber nur auf das „vorhandene“ elektronische Format beziehen. Die Pflicht

zur Weitergabe für den Zweck eines unternehmensübergreifenden Auskunftssystems ist nicht erforderlich. Die Unternehmen beteiligen sich schon aus eigenem Interesse an Auskunftssystemen. Wenn sie dies im Einzelfall nicht oder nicht in einer bestimmten Form tun, hat dies gute Gründe. Eine gesetzliche Verpflichtung ist hier nicht hilfreich.

Was die vorgesehene Pflicht betrifft, in elektronischen Auskunftssystemen auch über Angebote anderer Unternehmen zu informieren, so ist dies im Nahverkehr überflüssig, da es in den allermeisten Verbänden schon solche Systeme gibt. Zum Fernverkehr dürfte an dieser Stelle der Hinweis genügen, dass eine solche Pflicht, über Angebote der Konkurrenz zu informieren, nicht nur große Unternehmen betreffe, sondern auch kleine, die gerade versuchen, neu in den Markt zu kommen. Die Regelung ist daher abzulehnen.

Abschließend möchten wir noch einmal an alle Abgeordneten des Deutschen Bundestages appellieren, zu einer gemeinsamen, auch für die Bundesländer konsensfähigen Lösung zu kommen. Die gemeinsamen Vorschläge von VDV und bdo bieten sich dafür an.

**Für weitere Details verweisen wir auf die beigefügte Synopse.**

Köln und Berlin, den 23. Februar 2011



Ass. jur. Oliver Wolff  
Hauptgeschäftsführer VDV



RA'in Christiane Leonard  
Hauptgeschäftsführerin bdo

Anlage: Synopse

## Anlage zur gemeinsamen Stellungnahme von VDV und bdo vom 23. Februar 2012

### Synoptische Darstellung:

#### Regierungsentwurf einschl. Gegenäußerung – VDV/bdo – Stellungnahme Bundesrat/Alternativentwurf – Anmerkungen

**Grün markiert:** Zustimmung Bundesregierung, Bundesrat und VDV/bdo, also allgemeines Einvernehmen

**Gelb markiert:** Zustimmung Bundesrat und VDV/bdo, aber nicht Bundesregierung

**Rot markiert:** Zustimmung Bundesregierung und Bundesrat, aber nicht VDV/bdo, bzw. VDV/bdo-Forderung, die weder von Bundesregierung noch vom Bundesrat aufgegriffen wurde. D. h. bei rot markierten Passagen besteht die Gefahr, dass Bund und Länder sich gegen VDV/bdo einigen.

**Violett markiert:** Zustimmung Bundesregierung und VDV/bdo, aber nicht Bundesrat

**Keine Markierung bei fett gedruckten Änderungen:** Streitig zwischen allen Akteuren oder noch keine VDV/bdo-Position o. ä.

Auszug aus geltendem PBefG	Regierungsentwurf vom August 2011 mit den in der Gegenäußerung vom Dez. 2011 akzeptierten BR-Vorschlägen  <u>Unterstrichen: Änderungen zum geltenden PBefG</u>	VDV/bdo-Vorschläge und -kommentierungen <u>Unterstrichen: Änderungen zum geltenden PBefG</u> <b><u>Fett und Unterstrichen: Änderungen zum Regierungsentwurf und zum geltenden PBefG</u></b> <i>Kommentierungen in kursiver Schrift</i>	Stellungnahme Bundesrat <b><u>Fett und unterstrichen: Abweichungen vom Regierungsentwurf</u></b>  <b><u>Soweit der Alternativentwurf der Fraktionen SPD/B'90 Grüne vom Bundesratsbeschluss abweicht: Fett unterstrichen und Kursiv</u></b>	Anmerkungen sowie Hinweise auf die Gegenäußerung der Bundesregierung (BReg)
<b>§ 1 Sachlicher Geltungsbereich</b>	<b>§ 1 Sachlicher Geltungsbereich</b>			
(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen 1. mit Personenkraftwagen, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;	(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen 1. mit Personenkraftwagen, wenn <b>diese unentgeltlich sind oder</b> das Gesamtentgelt die Betriebskosten	<i>VDV und bdo lehnen den Erweiterungsvorschlag ab. Sie sind der Auffassung, dass sich der vorhandene Freistellungskatalog in der Praxis bewährt hat und keiner weiteren</i>	<i>Bundesrat: wie Regierungsentwurf</i> <b><u>Alt.-E: Keine Änderung</u></b>	

2. mit Krankenkraftwagen (...)	der Fahrt nicht übersteigt; 2. mit Krankenkraftwagen (...)	<i>Öffnung bedarf, zumal die vorgeschlagene Regelung kaum missbrauchssicher kontrollierbar wäre.</i>		
<b>§ 8 Förderung der Verkehrsbedien- und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr</b>	<b>§ 8 Förderung der Verkehrsbedien- und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr</b>		§ 8 Förderung der Verkehrsbedien- und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr	<i>BReg lehnt BR-Antrag in Überschrift ab.</i>
(3) Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedien- und insbesondere für Verkehrsoperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen	(3) Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger), mit den Verkehrsunternehmen und den Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedien- und insbesondere für Verkehrsoperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt. <b>Der Nahverkehrsplan hat</b>	<i>Änderungsvorschlag im Reg-E entspricht inhaltlich dem Verbändevorschlag. Deshalb können VDV und bdo hier dem Regierungsentwurf zustimmen.</i>	<b><u>(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan soll beschreiben, welche Standards im öffentlichen Verkehrsinteresse zur Genehmigungsfähigkeit des Verkehrs verbindlich zugesichert werden sollen.</u></b> Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs <b><u>von Ausnahmen im Einzelfall abgesehen eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans</u></b>	<i>BReg lehnt BR-Antrag ab.</i>

<p>Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie den Zielen des Satzes 1 dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 7 treffen, gilt § 20 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.</p>	<p>die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie den Zielen des Satzes 1 dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 7 treffen, gilt § 20 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen be-</p>		<p><u>sind Vertreter der Verkehrsunternehmen, der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie von Fahrgastverbänden anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan kann der gemäß § 8a Absatz 1 zuständigen Behörde vorgeben, von den Optionen des Artikels 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung zum Schutz der Arbeitnehmer, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, Gebrauch zu machen, und dem von ihr ausgewählten Unternehmer aufzuerlegen, in Bezug auf diese Arbeitnehmer bestimmte Sozialstandards einzuhalten.</u> Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. <u>Der Genehmigungsbehörde sind die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs sowie die Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung des Unternehmers im Rahmen der Erteilung von Liniengenehmigungen nachzu-</u></p>	
--	--	--	---	--



	<p>treffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.</p>		<p><u>weisen. Bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre hat sie einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan bei ihrer Bewertung der öffentlichen Verkehrsinteressen maßgeblich zu berücksichtigen. Verbundorganisationen sollen, soweit diese entsprechende Aufgaben für die Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienun, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne sorgen.</u> Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie den Zielen des Satzes <b>6d</b> dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 7 treffen, gilt § 20 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbe-</p>	<p><i>(Zu beachten: Die Freistellung vom Kartellverbot durch Satz 7 wird durch die Änderung der Verweisung auch im Wortlaut geändert.)</i></p>
--	--	--	--	--

<p>§ 8 (4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne. Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Wer zuständige Stelle im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich nach Landesrecht; sie soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach Absatz 3 identisch sein. Die Vorschrift des § 21 Abs. 3 Satz 1 bleibt unberührt.</p>	<p><b>§ 8 (4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</b></p>	<p><i>Verbände sind mit dem ersten Teil der Formulierung im Abs. 4 Satz 2 Reg-E einverstanden. Der letzte Teil des Satzes 2 muss aber um die unten eingefügten und markierten sechs Worte ergänzt werden, weil die Verbände eine ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage zur Gewährung ausschließlicher Rechte in § 8 Abs. 5 fordern (vgl. auch dort).</i></p> <p>(4)  <i>..., soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen <b>und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.</b> Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</i></p>	<p>hörde.</p> <p>§ 8 (4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, <b>soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen <b>und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.</b></b> Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</p>	<p><b>In § 8 Abs. 4 ist nur noch der Halbsatz zum ausschließlichen Recht streitig. BReg lehnt weiterhin Vergabe ausschließlicher Recht ab.</b></p>
			<p><b>(5) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag</b></p>	<p><i>Inhaltlich identisch mit VDV/bdo-Vorschlag (§ 8</i></p>

			<p><b>ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.</b></p>	<p>Abs. 6 in Verbindung mit § 8 Abs. 5 S. 2). Vom Bundesrat doppelt beschlossen, siehe § 8a Abs. 6. BReg lehnt weiterhin Vergabe ausschließlicher Rechte ab. Im Alternativentwurf als § 8 Abs. 6 enthalten.</p>
	<p><b>Neuer § 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge</b></p>		<p><b>Neuer § 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge</b></p>	<p>(im Alternativentwurf teilweise an § 8 angefügt)</p>
<p>[bisher Abs. 4 S. 3]</p>	<p>(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Wer zuständige Behörde</p>	<p>VDV und bdo fordern klare bundesgesetzliche Regeln zur Zulässigkeit von Direktvergaben und mehrpoliger Betrauungsakte. Deshalb sind die nachstehend markierten Ergänzungen in § 8 Absätze 5 bis 8 unerlässlich; auf die Einfügung eines neuen § 8a, wie im Reg-E vorgeschlagen, ist zu verzichten.</p> <p>§ 8 (5) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. <b>Die zuständigen Behör-</b></p>	<p><b>(1) Die zuständigen Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung</b></p>	<p>BReg meint, die Handlungsoptionen der zuständigen Behörden ergäben sich aus</p>

	<p>im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) ist, richtet sich nach dem Landesrecht; die zuständige Behörde soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 identisch sein. Die Vorschrift des § 21 Absatz 3 Satz 1 bleibt unberührt.</p>	<p><b>den können nach Maßgabe dieser Verordnung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Sinne von Art. 2 Buchstabe f der Verordnung gewähren. Direktvergaben nach Artikel 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung sind zulässig. Zuständige Behörden im Sinne dieser Verordnung sind insbesondere die Aufgabenträger und im Rahmen ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Genehmigungsbehörden.</b></p>	<p><b>allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen.</b> Wer zuständige Behörde für die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge und den Erlass allgemeiner Vorschriften ist, richtet sich nach Landesrecht; sie soll grundsätzlich identisch mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 sein. (Im Alternativentwurf als § 8 Abs. 5 S. 1 und 3)</p>	<p>der Verordnung 1370, auf die der Regierungsentwurf verweise.</p>
		<p><b>§ 8 (5a) Öffentliche Dienstleistungsaufträge der zuständigen Behörden oder Gruppen von Behörden können gemäß Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch aus mehreren Rechtsakten bestehen, zu denen auch Genehmigungen nach den §§ 9 bis 45 gehören können.</b></p>		
		<p><b>§ 8 (6) Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der</b></p>		<p>Inhaltlich identisch mit § 8 Abs. 5 bzw. § 8a Abs. 6 des Bundesratsverkehrsausschusses, Ablehnung durch BReg.</p>

		<b>Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotential der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.</b>		
	<p><u>§ 8a (2) Sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen zugleich öffentliche Aufträge im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, gilt der Vierte Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die zuständige Behörde ist auch in diesem Fall zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 zu enthalten.</u></p>	<p><b><u>§ 8 (8) Die Veröffentlichung nach Artikel 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 hat den Hinweis zu enthalten, dass Anträge auf eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Veröffentlichung gestellt werden dürfen.</u></b></p> <p><b><u>Die Veröffentlichung darf bei Linienverkehren mit Kraftfahrzeugen in der Regel nicht früher als 27 Monate vor Beginn des vorgesehenen Betriebsbeginns erfolgen, es sei denn, der Aufgabenträger hat die vorhandenen Unternehmer gesondert über die Veröffentlichung informiert. Die Veröffentlichung ist auch erforderlich, wenn die zuständige Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben will.</u></b></p>	<p><i>Bundesrat: Kein Änderungsantrag zum Regierungsentwurf</i></p> <p><i>(Im Alternativentwurf ist der erste Satz von § 8a Abs. 2 nicht enthalten, er widerspricht ihm aber auch nicht. Der zweite Satz ist teilweise als § 8 Abs. 8 enthalten.)</i></p>	<p><i>Hinweis: Inhaltliche Unterschiede von BReg/BRat zu VDV/bdo bestehen im Ergebnis nur im Hinblick auf die Frage, ob die 27-Monatsfrist eine Soll- oder eine Regelfrist ist. Außerdem ist die Regelfrist bei VDV/bdo sinnvollerweise nur für Bus-Anträge vorgesehen.</i></p>
			<b><u>§ 8a (3) Die zuständige Behörde ist befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen, gemäß</u></b>	<i>Klare Zulässigkeit der Direktvergabe. Inhaltlich wie</i>

			<p><b>Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben oder in wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen. Der Vierte Abschnitt des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen findet keine Anwendung soweit nicht Absatz 5 etwas anderes bestimmt.</b></p>	<p>VDV/bdo. BReg hält die Regelung in S. 1 für „nicht erforderlich“ und in S. 2 für evtl. irreführend. S. 1 ist etwas abgewandelt im Alternativentwurf als § 8 Abs. 5 S 2 enthalten.</p>
	<p><b>§ 8a (3) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen sind die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen. Leistungen sind in Lose aufgeteilt zu vergeben.</b></p>	<p>§ 8 (7) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind <b>mittelständische</b> Interessen angemessen zu berücksichtigen.</p> <p><i>Die Anfügung des Satzes „Leistungen sind in Lose aufgeteilt zu vergeben.“ wird von VDV und bdo abgelehnt. Der Satz könnte zu erheblicher Rechtsunsicherheit in den praktischen Anwendung führen.</i></p>	<p>§ 8a (4) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen sind die <b>Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen.</b></p>	<p>Satz 1: <i>Allgemeiner Konsens, nur redaktioneller Unterschied.</i></p> <p>Satz 2 (Losbildung) <i>nur im Regierungsentwurf und in der Gegenäußerung.</i></p> <p>Satz 1 ist im Alt.-E als § 8 Abs. 7 enthalten</p>
	<p>(4) <u>Beabsichtigt die zuständige Behörde, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 oder 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben, können Unternehmen innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Veröffentlichung gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung</u></p>	<p><i>Die in § 8a Abs. 4 bis 6 Reg-E vorgeschlagenen Vorschriften zum Interessenbekundungsverfahren werden von VDV und bdo abgelehnt. Zur Sicherung des von der Verordnung 1370 verlangten effektiven Rechtsschutzes gegen Direktvergaben innerhalb einer gesetzlich zu fixierenden Frist schlagen die Verbände anstelle der im</i></p>	<p><i>Interessebekundungsverfahren ist nach dem Beschluss des Bundesrates nicht vorgesehen.</i></p>	<p>BReg meint, entsprechende Ansprüche interessierter Unternehmen bestünden schon nach EU-Primärrecht.</p>

	<p><u>(EG) Nr. 1370/2007 oder Absatz 2 Satz 2 ihr Interesse bekunden, den Verkehr ganz oder zum Teil durchzuführen. Die zuständige Behörde hat Unternehmen, die nicht berücksichtigt werden sollen, vor der Vergabe über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.</u></p>	<p><i>Reg-E vorgesehenen Formulierungen den unten stehenden markierten § 8 Abs. 9 vor.</i></p>		
	<p><u>(5) Die Unternehmen können verlangen, dass die zuständige Behörde die Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge einhält.</u></p>	<p><i>VDV und bdo lehnen diesen Ergänzungsvorschlag ab, weil sich der Drittrechtsschutz bereits unmittelbar aus der Verordnung 1370 sowie aus dem nachfolgend vorgeschlagenen § 8 Abs. 9 ergibt</i></p>	<p><i>Regelung ist nach dem Beschluss des Bundesrates nicht vorgesehen.</i></p>	<p><i>BReg meint, Klärstellung sei wichtig für den Rechtsschutz.</i></p>
	<p><b>§ 8a(6) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen unterliegt der Nachprüfung nach dem Zweiten und Dritten Abschnitt des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt.</b></p>	<p><b>§ 8 (9) Personen, die ein Interesse daran haben, die Verkehrsleistungen zu erbringen, die Gegenstand einer Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Artikel 5 Absätze 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind, können die Vergabeentscheidung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren mit der Begründung anfechten, dass die Vergabe nach diesen Vorschriften unzulässig ist. Die Klage ist nur innerhalb von drei Monaten nach</b></p>	<p><b>§ 8a (5) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Absatz 3</b> unterliegt der Nachprüfung nach dem Zweiten und Dritten Abschnitt des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt.</p> <p><i>(Alternativ-Entwurf enthält in § 8 Abs. 9 ähnliche Regelung.</i></p>	<p><i>Rechtsschutz: Übereinstimmung zwischen Regierungsentwurf und Bundesrat. Unterschiede sind nur redaktionell.</i></p>

		<p>Veröffentlichung der Vergabeentscheidung zulässig, es sei denn, die Voraussetzungen des Artikels 5 fallen später weg; hierauf ist in der Veröffentlichung hinzuweisen. Rechtsbehelfe gegen Genehmigungsentscheidungen bleiben hiervon unberührt. Für Vergaben nach Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 gelten die Vorschriften des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.</p>		
			<p>§ 8a (6) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotential der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>Beachte: Vom Bundesrat <b>doppelt</b> beschlossen vgl. § 8 Abs. 5, unterschiedlich ist nur die hier fehlende Klammerdefinition. BReg lehnt weiterhin ab.</p> <p>Im Alt.-E als § 8 Abs. 6 enthalten.</p>
	Neuer § 8 b Wettbewerbliches Vergabeverfahren			(Im Alt.-E. nicht enthalten)



	<p>(1) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Anforderungen nach Absatz 2 bis 7 erfüllen.</p>	<p>VDV und bdo lehnen die Einfügung des neuen § 8b ab.</p>	<p>Wie Regierungsentwurf (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)</p>	
	<p>§ 8b (2) Die Bekanntmachung über das vorgesehene wettbewerbliche Vergabeverfahren muss allen in Betracht kommenden Bietern zugänglich sein. Sie kann auf der Internetseite www.bund.de veröffentlicht werden. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Vergabeverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens,</li> <li>2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweise),</li> <li>3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie</li> <li>4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung.</li> </ol>	<p>Ablehnung durch VDV und bdo (Begründung s. o.)</p>	<p>§ 8b (2) Die Bekanntmachung über das vorgesehene wettbewerbliche Vergabeverfahren muss allen in Betracht kommenden Bietern zugänglich sein. Sie kann auf der Internetseite www.bund.de veröffentlicht werden. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Vergabeverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens,</li> <li>2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweise),</li> <li>3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie</li> <li>4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung. (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)</li> </ol>	<p>BReg übernimmt Formulierungsvorschlag BRat.</p>
	<p>(3) Als Nachweise nach Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 dürfen nur Unterlagen und Angaben gefordert werden, die durch die von der Vergabe betroffenen Dienstleistungen gerechtfertigt sind. Die Dienstleistungen sind eindeutig und umfassend zu beschreiben, so dass alle in Betracht kommenden Bieter die Beschreibung im</p>	<p>Ablehnung (Begründung s. o.)</p>	<p>(Wie Regierungsentwurf, jedoch ohne dessen ursprünglichen Satz 1) § 8b (3) Die Dienstleistungen sind eindeutig und umfassend zu beschreiben, so dass alle in Betracht kommenden Bieter die Beschreibung im gleichen Sinne verstehen müssen und miteinander vergleichbare Angebote zu erwarten sind. Fristen sind</p>	<p>BReg akzeptiert Streichung des Satzes 1.</p>

	<u>gleichen Sinne verstehen müssen und miteinander vergleichbare Angebote zu erwarten sind. Fristen sind unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.</u>		<u>unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.</u> <b>(§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)</b>	
	<u>§ 8b (4) Die Teilnehmer an dem wettbewerblichen Vergabeverfahren sind gleich zu behandeln. Der Zuschlag ist auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.</u>	<b>Ablehnung (Begründung s. o.)</b>	<u>Absatz 4 im Regierungsentwurf ist zu streichen.</u>  <b>(§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)</b>	<i>BReg meint, „wegen gleicher Interessenlage“ müsse die Zuschlagserteilung auf das wirtschaftlichste Angebot übernommen werden.</i>
	<u>§ 8b (5) Werden Unteraufträge zugelassen, kann vorgegeben werden, dass die Übertragung von Unteraufträgen nach wettbewerblichen Grundsätzen vorzunehmen ist.</u>	<b>Ablehnung (Begründung s. o.)</b>	<u>Wie Regierungsentwurf</u> <b>(§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)</b>	
	<u>§ 8b (6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.</u>	<b>Ablehnung (Begründung s. o.)</b>	<u>(6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. (Kein Satz 2)</u>  <b>(§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)</b>	<i>BReg weiter für Satz 2.</i>
	<u>§ 8b (7) Der Aufgabenträger hat die nicht berücksichtigten Bieter über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.</u>	<b>Ablehnung (Begründung s. o.)</b>	<u>(7) Der Aufgabenträger hat die nicht berücksichtigten Bieter über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. (Kein Satz 2)</u>  <b>(§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)</b>	<i>Streichung Satz 2 bedeutet: Keine Geltung der §§ 101a und 101b GWB im wettbewerblichen Vergabeverfahren. BReg weiter für Satz 2.</i>

§ 12 Antragstellung	§ 12 Antragstellung			
<p>(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten</p> <p>1. in allen Fällen</p> <p>a) Namen sowie Wohn- und Betriebs-sitz des Antragstellers, bei natürlichen Personen außerdem Geburtstag und Geburtsort,</p> <p>b) Angaben darüber, ob der Antragsteller bereits eine Genehmigung für eine Verkehrsart besitzt oder besessen hat,</p> <p>c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3);</p> <p>...</p>	<p>(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten</p> <p>1. in allen Fällen</p> <p>a) Namen sowie Wohn- und Betriebs-sitz des Antragstellers, bei natürlichen Personen außerdem Geburtstag und Geburtsort,</p> <p>b) Angaben darüber, ob der Antragsteller bereits eine Genehmigung für eine Verkehrsart besitzt oder besessen hat,</p> <p>c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3),</p> <p>d) <u>Beginn und Ende der beantragten Geltungsdauer,</u></p> <p>e) <u>gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;</u></p>	<p>Vorschlag zu Buchstabe d) wird von VDV und bdo unterstützt.</p> <p>VDV und bdo schlagen folgende abweichende Formulierung im Buchstaben e) vor, damit der Eindruck vermieden wird, die Genehmigungsbehörde prüfe im Genehmigungsverfahren auch das Beihilferecht:</p> <p>e) gegebenenfalls <u>die Bestätigung der zuständigen Behörde</u> über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007</p>	<p>Bundesrat: Wie Regierungsentwurf, jedoch ohne den letzten Satz: „Bei einem Personenfernverkehr ...“ (Dies betrifft die mit dem Antrag vorzulegenden Unterlagen)</p>	<p>BReg weiter für den letzten Satz zu den Antragsunterlagen im Fernverkehr.</p>

	<p>...</p> <p>Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan.</p>	<p>...</p> <p>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, also auch den nebenstehenden Satz. Der bdo begrüßt die Fernbusliberalisierung.</p>		
	<p>§ 12 (1a) Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als verbindliche Zusicherungen zu bezeichnen sind.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Vorschlag zu.</p>	<p>Wie Regierungsentwurf</p>	<p>Allgemeiner Konsens</p>
	<p>§ 12 (5) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist spätestens zwölf Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn kein genehmigungsfähiger Antrag gestellt worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann andere Termine setzen. Sie muss hierauf in der Bekanntmachung nach § 18 hinweisen. Danach sind Ergänzungen und Änderungen von Anträgen nur dann zulässig, wenn sie von der Genehmigungsbehörde im öffentlichen</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Vorschlag zu.</p>	<p>Wie Regierungsentwurf (Alternativentwurf: Redaktionelle Unterschiede)</p>	<p>Inhaltlich allgemeiner Konsens</p>

	Verkehrsinteresse angeregt worden sind.			
		<p>VDV und bdo fordern zur Herstellung von Rechtssicherheit in Deutschland die bundeseinheitliche Festschreibung eines Nachbesserungsrechts zugunsten des bisherigen Betreibers wie folgt:</p> <p><b>(6) Werden mehrere Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr für die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung gestellt, ist dem bisherigen Betreiber Gelegenheit zu geben, auf alle eingegangenen Anträge binnen einen Monats nach Kenntniserlangung zu reagieren. Der bisherige Betreiber hat innerhalb dieser Frist die Möglichkeit, seinen Antrag abzuändern (Nachbesserungsantrag).</b></p>		
	§ 12 (6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach dem Vierten Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen	§ 12 (7) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 1 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach	§ 12 (6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach dem Vierten Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen	Hinweis: Der unterschiedliche Wortlaut in S. 1 ist nur redaktionell; streitig der Klammerzusatz in S. 1 des VDV/bdo-Entwurfs. Satz 3 des Alternativ-

	<p>oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Veröffentlichung nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen.</p>	<p>der Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen <b>Ausschlussfrist</b>. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen.</p>	<p>oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Veröffentlichung nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen.  <i>[Alternativentwurf zusätzlich:]</i>  <b><u>Das Einvernehmen gemäß Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen gemäß § 13 Abs. 2a Satz 3 und 4 nicht entspricht.</u></b></p>	<p>entwurfs wird als nicht ausreichend abgelehnt, vgl. Stellungnahme, Seite 5.</p>
	<p>(7) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr im Sinne von § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll spätestens sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer gestellt werden. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Vorschlag mit der Maßgabe zu, den Satzteil „§ 8a Absatz 1 Satz 1“ durch „§ 8 Absatz 5 Satz 1“ zu ersetzen (Folgeränderung aufgrund der Ablehnung des § 8a).</p>	<p>Wie Regierungsentwurf  Alternativentwurf: Lediglich redaktionelle Unterschiede</p>	<p>Allgemeiner Konsens, lediglich redaktionelle Unterschiede</p>
	<p>(8) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p>	<p>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</p>	<p>Wie Regierungsentwurf  Alternativentwurf:  <b><u>Absatz 5 gilt nicht für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht</u></b></p>	

			<u>zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 gehört und auch keine Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 darstellt (Personenfernverkehr).“</u>	
<b>§ 13 Voraussetzung der Genehmigung</b>	<b>§ 13 Voraussetzung der Genehmigung</b>			
<p>(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn</p> <p>1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen, oder</p>	<p><b>(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn</b></p> <p><b>1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,</b></p>	<p><i>VDV und bdo fordern eine Erweiterung der Versagungsgründe zur Absicherung von Verkehren, die Gegenstand eines ausschließlichen Rechtes sind wie folgt:</i></p> <p><b><u>2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8 Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde.</u></b></p> <p><i>Im Hinblick auf den Personenfernverkehr fordert der VDV (nicht der bdo) die zusätzliche Einfügung des folgen-</i></p>	<p>(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn</p> <p>1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,</p> <p><b><u>2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8a Absatz 1 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8a Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,</u></b></p> <p><b><u>3. im Eisenbahnverkehr,</u></b>  <b><u>a) der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt,</u></b></p>	<p>BReg weiter für ihre Fassung von Abs. 2. Grundsätzlich abgelehnt wird Vergabe ausschließlicher Rechte im Eisenbahnverkehr.</p>

<p>2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn</p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienug Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 selbst durchzuführen bereit sind.</p>	<p>2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn</p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienug Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen, oder</p>	<p>den Versagungsgrundes:</p> <p><b><u>3. der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen im Hinblick auf das Fahrgastpotential mehr als nur unerheblich beeinträchtigen würde, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden,</u></b></p> <p>4. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn</p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienug Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Ge-</p>	<p><b><u>das von der gemäß § 4 des Regionalisierungsgesetzes zuständigen Behörde in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Beachtung der in § 8a Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde oder</u></b></p> <p><b><u>b) der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen beeinträchtigt, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden,</u></b></p> <p><b><u>4.</u></b> durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen <b><u>im öffentlichen Personennahverkehr</u></b> beeinträchtigt werden, insbesondere <b><u>wenn</u></b></p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienug Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen <b><u>oder Eisenbahnen</u></b> bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Ver-</p>	
--	---	---	--	--



	<p>d) <b>der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.</b></p> <p>Satz 1 Nummer 2 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p>	<p>nehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen, oder</p> <p><i>VDV und bdo stimmen dem Änderungsvorschlag zum Buchstaben d) mit der hervorgehobenen Ergänzung um das Wort „rechtmäßig“ zu:</i></p> <p>d) <u>der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 <b>rechtmäßig</b> festgelegten Linienbündel herauslösen würde.</u></p> <p><i>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</i></p>	<p>kehrs vorhandenen Unternehmer <del>oder Eisenbahnen</del> die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist <b>und soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt</b>, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen bereit sind, oder</p> <p>d) <b>weil er</b> einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel <b>oder vorhandenen Verkehrsnetz</b> herauslösen würde.</p> <p><i>(Alternativentwurf: Buchstabe c) mit der Formulierung „und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt“)</i></p>	<p><b>(Beachte:</b> Abweichende Reihenfolge in d)</p>
<p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 und 3 nicht in Einklang steht.</p>	<p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des <u>§ 8 Abs. 3</u> nicht in Einklang steht.</p>	<p><i>VDV und bdo fordern eine weitergehende Reichweite des Nahverkehrsplans im Genehmigungsverfahren wie folgt:</i></p> <p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 <b>Satz 2 und 3</b> nicht in Einklang steht; <b>die Genehmigung ist in der Regel zu versagen, wenn sie mit den Rahmenvorgaben</b></p>	<p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht. <b>Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung nach § 8a Absatz 2 beschriebenen Anforde-</b></p>	<p><i>BReg lehnt „rigorose Bindung an den geplanten Dienstleistungs-</i></p>

		<p><u>eines Nahverkehrsplans nicht in Einklang steht, der unter Beachtung der folgenden Sätze zustande gekommen ist (verbindlicher Nahverkehrsplan). Es wird vermutet, dass die vorhandene Verkehrsbedienun den Verkehrsbedürfnissen entspricht. Der Entwurf des Nahverkehrsplans ist den vorhandenen Unternehmern zur Stellungnahme binnen einer Frist von 3 Monaten zu übermitteln. Erhebt ein Unternehmer Einwendungen, führt der Aufgabenträger einen öffentlichen Erörterungstermin mit dem Ziel einer Einigung durch. Das Verfahren kann sich auf räumliche und inhaltliche Teile des Nahverkehrsplans beziehen.</u></p>	<p><u>rungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht. In der Vorabekanntmachung sind die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards anzugeben. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.</u></p> <p><i>(Alternativentwurf: Lediglich redaktionelle Unterschiede)</i></p>	<p>auftrag“ ab.</p>
	<p><u>(2b) Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder eine im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung im öffentlichen Personennahverkehr beziehen, ist der Unternehmer auszuwählen, der die beste Verkehrsbedienun anbieter. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.</u></p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Ergänzungsvorschlag zu.</p>	<p><u>(2b) Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienun anbietet. Im öffentlichen Personennahverkehr sind hierbei insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“</u></p>	<p>Lediglich redaktionelle Unterschiede. BReg akzeptiert Formulierung des BRates zu Satz 1.</p>
	<p><u>(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde ver-</u></p>	<p>VDV und bdo stimmen Satz 1 als Verfahrensvereinfachung zu.</p>	<p><u>(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde ver-</u></p>	<p>BReg übernimmt Satz 1.</p>

	<p><u>pflichtet, die Erfüllung der in § 13 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen.</u> (Neu durch Gegenäußerung aufgenommen.)</p>	<p><i>Satz 2 ist abzulehnen, denn es handelt sich nicht nur um eine Verfahrensregelung, sondern um eine Beschränkung des materiellen Prüfungsumfangs im Genehmigungsverfahren.</i></p>	<p><u>pflichtet, die Erfüllung der in § 13 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen. <b>Das Landesrecht kann vorsehen, dass die Liniengenehmigung bei Vorliegen der Voraussetzungen mit dem Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für dessen Laufzeit als erteilt gilt.</b></u></p>	
<p><b>§ 13a Voraussetzung der Genehmigung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen</b></p>	<p>§ 13a Voraussetzung der Genehmigung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen</p>			
<p>(1) Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit diese für die Umsetzung einer Verkehrsleistung aufgrund einer Auferlegung oder Vereinbarung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates erforderlich ist und dabei diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt. § 13 Abs. 1 und 2 Nr. 1 sowie § 14 sind anzuwenden. Als geringste Kosten für die Allgemeinheit im Sinne dieser Vorschrift gelten die von der nach Landesrecht zuständigen Behörde nach den Vorschriften einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 57 Abs. 1 Nr. 7 erlassenen Verordnung ermittelten Kosten der zu beurteilenden Verkehrsleistung.</p>	<p><b>Streichung</b></p>	<p><i>VDV und bdo stimmen dem Streichungsvorschlag zu.</i></p>	<p><i>Streichung</i></p>	<p><b>Konsens: Streichung</b></p>
<p>(2) Die Genehmigung ist zu versagen,</p>	<p><b>Streichung</b></p>	<p><i>VDV und bdo stimmen dem Strei-</i></p>	<p><i>Streichung</i></p>	

<p>wenn für die Umsetzung der Verkehrsleistung im Sinne des Absatzes 1 nicht diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, oder bei der Auferlegung oder Vereinbarung der Grundsatz der Gleichbehandlung verletzt worden ist.</p>		<p><i>chungsvorschlag zu.</i></p>		
<p><b>§ 14 Anhörverfahren</b></p>	<p><b>§ 14 Anhörungsverfahren</b></p>			
<p>(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr hat die Genehmigungsbehörde</p> <p>1. die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Eisenbahn-, Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben, zu hören;</p> <p>2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreis, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungsbehörden und der für die Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen;</p>	<p>(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr hat die Genehmigungsbehörde</p> <p>1. die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Eisenbahn-, Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben, zu hören;</p> <p>2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreise, <u>der Aufgabenträger und der Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen</u>, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungs-</p>	<p><i>Änderungsvorschlag in der Nr. 2 des Reg-E entspricht inhaltlich dem Verbändevorschlag. Deshalb können VDV und bdo hier zustimmen.</i></p>		

<p>3. die Industrie- und Handelskammern, die betroffenen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden gutachtlich zu hören; sie kann auch weitere Stellen hören.</p>	<p>behörden und der für Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen,</p> <p>3. die Industrie- und Handelskammern, die betroffenen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden gutachtlich zu hören; sie kann auch weitere Stellen hören.</p> <p>Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6 durchzuführen.</p>	<p>VDV und bdo erklären sich mit dem Änderungsvorschlag mit der Maßgabe einverstanden, dass die Formulierung „Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6“ durch die Formulierung „Fristen in § 12 Absatz 5, 6 oder 7“ ersetzt wird. (Hier nur Folgeänderung)</p>		
<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann von der Durchführung des Anhörverfahrens absehen, wenn sie aus eigener Kenntnis der Sachlage dem Antrag nicht entsprechen will oder in den Fällen des § 2 Abs. 2 die Durchführung des Anhörverfahrens nicht zur Sachverhaltsaufklärung erforderlich ist. Wird bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Kraftfahrzeug austausch beantragt, ist davon abzusehen.</p>	<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann von der Durchführung des <u>Anhörungsverfahrens</u> absehen, wenn sie aus eigener Kenntnis der Sachlage dem Antrag nicht entsprechen will oder in den Fällen des § 2 Abs. 2 die Durchführung des <u>Anhörungsverfahrens</u> nicht zur Sachverhaltsaufklärung erforderlich ist. Wird bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Kraftfahrzeug austausch beantragt, ist davon abzusehen.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</p>		

	(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind die Absätze 1 bis 4 nicht anzuwenden. <u>Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) sind nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nur die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 berührt sein können.</u>	<i>BReg-Formulierung ist Folgeregelung zur Fernbusliberalisierung.</i> <i>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</i>	(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind die Absätze 1 bis 4, <b><u>bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) ist Absatz 1 Nummer 1 nicht anzuwenden.</u></b>	<i>BReg lehnt BRat-Formulierung ab, da auch bei Fernverkehrsantrag Nahverkehrsunternehmer beeinträchtigt sein kann.</i>
<b>§ 15 Erteilung und Versagung der Genehmigung</b>	<b>§ 15 Erteilung und Versagung der Genehmigung</b>			
(1) Die Entscheidung über den Antrag erfolgt schriftlich; sie ist den Antragstellern und, soweit diese Einwendungen erhoben haben, auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Personen und Stellen zuzustellen. Über den Antrag ist innerhalb von 3 Monaten nach Eingang bei der Genehmigungsbehörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist vor ihrem Ablauf in einem den Antragstellern mitzuteilenden Zwischenbescheid um den Zeitraum zu verlängern, der notwendig ist, um die Prüfung abschließen zu können. Die Verlängerung der in Satz 2 be-	(1) Die Entscheidung über den Antrag erfolgt schriftlich; sie ist den Antragstellern und, soweit diese Einwendungen erhoben haben, auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Personen und Stellen zuzustellen. Über den Antrag ist innerhalb von 3 Monaten nach Eingang bei der Genehmigungsbehörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist vor ihrem Ablauf in einem den Antragstellern mitzuteilenden Zwischenbescheid um den Zeitraum zu verlängern, der notwendig ist, um die Prüfung abschließen zu können. Die Verlängerung der in Satz 2 be-	<i>VDV und bdo erklären sich mit dem Änderungsvorschlag mit der Maßgabe einverstanden, dass die Formulierung „Antragsfrist in § 12 Absatz 5</i>		Inhaltlich allgemeines Einvernehmen

<p>zeichneten Frist darf höchstens 3 Monate betragen. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird.</p>	<p>zeichneten Frist darf höchstens 3 Monate betragen. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird. <u>Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr beginnt frühestens mit dem ersten Kalendertag nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6.</u></p>	<p>oder 6“ durch die Formulierung „Fristen in § 12 Absatz 5, 6 oder 7“ ersetzt wird.</p> <p>(Hier nur Folgeänderung, daher nicht gesondert markiert.)</p>		
	<p><u>§ 15 (3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese Nebenbestimmungen im Rahmen des Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen halten. Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle der Aufgabenträger auf dessen Wunsch eingebunden werden soll.</u></p> <p>(Satz 2 durch Gegenäußerung übernommen.)</p>	<p>(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese Nebenbestimmungen im Rahmen des Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen halten. <u>Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern.</u></p> <p><b>(Satz 2 ohne zweiten Halbsatz)</b></p>	<p>(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese Nebenbestimmungen im Rahmen des Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen halten. <u>Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle der Aufgabenträger auf dessen Wunsch eingebunden werden soll.</u></p>	<p><i>BReg stimmt Satz 2 des BRates zu.</i></p>
<p><b>§ 16 Geltungsdauer der Genehmigung</b></p>	<p><b>§ 16 Geltungsdauer der Genehmigung</b></p>			
<p>(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr ist so zu bemessen, daß sie mindestens der gewöhnlichen</p>	<p><u>(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Vorausset-</u></p>	<p><i>VDV und bdo stimmen diesen Änderungsvorschlägen zu.</i></p>	<p><i>(Keine Änderungen)</i></p>	

<p>Nutzungsdauer der Betriebsanlagen entspricht. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, daß sie mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Abs. 2 und 5 in Einklang steht; sie beträgt höchstens 25 Jahre.</p>	<p><u>zungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, dass die Genehmigung mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Absatz 2 und 5 in Einklang steht. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.</u></p>			
<p>(2) Die Genehmigungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens acht Jahre. Im Öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Abs. 3 zu beachten.</p>	<p><u>(2) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens zehn Jahre. Die Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleis-</u></p>	<p><i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</i></p>	<p><i>(Keine Änderungen)</i></p>	



	tungsauftrages nicht überschreiten. Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Absatz 3 zu beachten.			
		Alternativentwurf zu § 16 Abs 2a entspricht nicht VDV/bdo-Vorschlag.	[Alternativentwurf zusätzlich:] <b><u>§ 16 (2a) Steht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag im Sinne von § 8 Absatz 4 mit den Vorgaben eines Nahverkehrsplans im Sinne von § 8 Absatz 3 nicht in Einklang und sichert die nach § 8 Absatz 5 zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde den Abschluss eines den Vorgaben des Nahverkehrsplans entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung so zu bemessen, dass sie zu dem Zeitpunkt endet, den die zuständige Behörde als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme des zugesicherten Verkehrs anqibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung der Absätze 1 und 2 neu festzusetzen.</u></b>	
<b>§ 17 Genehmigungsurkunde</b>		<b>§ 17 Genehmigungsurkunde</b>		
(1) Die Genehmigungsurkunde muss enthalten: 1, Name , Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers		VDV und bdo schlagen eine Ergänzung zur Absicherung des Zusammenspiels zwischen Genehmigung und öffentlichem Dienstleistungsauftrag wie folgt vor:  (1) Die Genehmigungsurkunde muss enthalten:		

<p>... 8. ...Kraftfahrzeuge</p>		<p>... neu: 9. gegebenenfalls die Bezeichnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach § 8 Abs. 5.</p>		
<p>§ 18</p>	<p><u>§ 18 Informationspflicht der Genehmigungsbehörde</u></p>			
<p>(weggefallen)</p>	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten: 1. die Linienführung, 2. die Geltungsdauer, 3. einen Hinweis darauf, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 6 Satz 1 gestellt werden kann.</p> <p>(2) In die Bekanntmachung nach Absatz 1 können die nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die nach § 8a Absatz 2 Satz 2 dieses Gesetzes vorgeschriebenen Informationen der zuständigen Behörde aufgenommen werden. In diesem Fall ist die dreimonatige</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesen Änderungsvorschlägen inhaltlich zu; allerdings müssen die §§-Verweise redaktionell an die Verbändevorschläge angepasst werden.</p>	<p>Alternativentwurf: nur andere §§-Verweise</p>	<p>Inhaltlich allgemeines Einverständnis</p>

	<u>Frist für den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs abweichend von § 12 Absatz 6 Satz 1 besonders festzulegen.</u>			
<b>§ 20 Einstweilige Erlaubnis</b>	<b>§ 20 Einstweilige Erlaubnis</b>			
(3) Die einstweilige Erlaubnis erlischt nach sechs Monaten, soweit sie nicht vorher widerrufen wird. Sie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. § 15 Abs. 3 und 5 gilt entsprechend.	<u>(3) Die einstweilige Erlaubnis erlischt nach sechs Monaten, soweit sie nicht vorher widerrufen wird. In den Fällen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann die einstweilige Erlaubnis auf bis zu zwei Jahre befristet werden. Sie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. § 15 Abs. 3 und 5 gilt entsprechend.</u>	<i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</i>	<i>Wie Regierungsentwurf</i>	<i>Allg. Einvernehmen</i>
<b>§ 21 Betriebspflicht</b>	<b>§ 21 Betriebspflicht</b>			
(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten.	<u>(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.</u>	<i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag in der Fassung des Regierungsentwurfs zu. Satz 2 in der Fassung des Bundesrates zur Barrierefreiheit wird abgelehnt.</i>	(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten. <b><u>Der Betrieb ist barrierefrei zu organisieren, soweit nicht nach Maßgabe der Genehmigung im begründeten Einzelfall Einschränkungen der Barrierefreiheit gestattet sind.</u></b> <u>Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.</u>	<i>BReg lehnt Vorschlag zur Barrierefreiheit ab und hält umfassende Prüfung auch im Hinblick auf EU-Fahrgastrechte-VO und UN-Behindertenrechtskonvention für erforderlich.</i>

<p>§ 21 (3) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.</p>	<p>(3) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen <span style="background-color: red;"> </span> Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.</p>	<p>VDV und bdo schlagen folgende Formulierung vor, um Rechtsunsicherheit im Hinblick auf das Kontrollelement bei mehrpoligen Betrauungsakten zu vermeiden:</p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen <b>eigenwirtschaftlichen</b> Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.</p>	<p><u>gungsantrages.</u></p> <p>Wie Regierungsentwurf</p> <p>Alternativentwurf: nur redaktioneller Unterschied</p>	
<p>§ 21 (4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder dauernd entbinden, wenn dem Unternehmer die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen</p>	<p>(4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder auf Dauer entbinden, wenn ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm dies unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwick-</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesen Änderungsvorschlägen zu.</p>	<p>Bundesrat wie Regierungsentwurf. Alternativentwurf lediglich mit redaktionellen Unterschieden</p>	

<p>technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Steht das öffentliche Verkehrsinteresse einer Entbindung entgegen, so gilt § 8 Abs. 4 entsprechend. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten.</p>	<p>lung nicht mehr zugemutet werden kann. Für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht in der Regel zumutbar. Steht das öffentliche Verkehrsinteresse einer Entbindung entgegen, so gilt § 8 Abs. 4 entsprechend. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde informiert die zuständige Behörde über eine beabsichtigte Entbindung so rechtzeitig, dass diese eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergreifen kann.</p>			
	<p><u>§ 21 (5) Im Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) kann der Unternehmer unbeschadet des Absatzes 4 der Genehmigungsbehörde anzeigen, dass er den Verkehr einstellen will. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach Eingang der Anzeige bei der Genehmigungsbehörde.</u></p>	<p><i>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</i></p>	<p>Bundesrat wie Regierungsentwurf.  Alternativentwurf: Wohl nur redaktioneller Unterschied zu Regierungsentwurf  <u><b>§ 21 (5) Der Unternehmer ist für Verkehre des öffentlichen Personenfernverkehrs verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten. Will der Unternehmer den Verkehr einstellen, so hat er dies der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach der Anzeige.</b></u></p>	

§ 25 Widerruf der Genehmigung	§ 25 Widerruf der Genehmigung			
<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 vorliegen. Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen.</p>	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, <u>wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 4 Satz 1 die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder wenn bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht.</u> Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen.</p>	<p><i>VDV und bdo lehnen den Änderungsvorschlag in Absatz 1 ab, weil es bei dem bewährten Prinzip bleiben muss, dass nicht die Genehmigungsbehörden, sondern die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährenden zuständigen Behörden für die Prüfung des Beihilferechts zuständig und verantwortlich sind. Die Verbände schlagen deshalb folgende Fassung vor:</i></p> <p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen <u>oder wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 5 Satz 1 nach Feststellung der zuständigen Behörde, die einen Ausgleich gewährt,</u> kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehr besteht. Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen</p>	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, <u>wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 4 Satz 1 die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder wenn bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 1 2. Alternative kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehr besteht.</u> (Weiter wie BReg)</p> <p><i>(Redaktioneller Unterschiede in der letzten Alternative ist nicht markiert.)</i></p>	<p><i>Wegfall des ÖDA als Widerrufsgrund ist dem Grunde nach unstrittig.</i></p> <p><i>BReg übernimmt den Widerrufsgrund der nachhaltigen Nichterfüllung der Betriebspflicht.</i></p>

				<i>Der vom Verkehrsausschuss des BRates beschlossene § 28b zu Baubeschränkungen und Schutzmaßnahmen entlang von Straßenbahntrassen wurde nicht bestätigt.</i>
	<b>§ 30a Entschädigungsverfahren</b>		<b>§ 30a Entschädigungsverfahren</b>	
	<u>Soweit der Unternehmer auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.</u>		<u>Soweit der Unternehmer auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.</u> <i>(Nicht im Alternativentwurf enthalten.)</i>	<i>BReg übernimmt Vorschlag des BRats.</i>
<b>§ 39 Beförderungsentgelte und -bedingungen</b>	<b>§ 39 Beförderungsentgelte und -bedingungen</b>			
(1) Die Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die	<u>(1) Die Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die</u>	<i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</i>		<i>Allg. Einvernehmen</i>

<p>Beförderungsentgelte allgemein verbindlich.</p>	<p>Beförderungsentgelte allgemein verbindlich. Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde dies anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.</p>			
<p>(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Wird den Beförderungsentgelten aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls nicht wie beantragt zugestimmt, gilt § 8 Abs. 4 entsprechend.</p>	<p>(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungsentgelte wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht. Wird den Beförderungsentgelten aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls nicht wie beantragt zugestimmt, gilt § 8 Abs. 4 entsprechend.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</p>		<p>Allgemeines Einvernehmen</p>
<p>(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Be-</p>	<p>(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Be-</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag (Sätze 1 – 4) zu.</p>	<p>(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Be</p>	<p>Allgemeines Einvernehmen zu Sätzen 1 – 4.  BReg lehnt weiteren Änderungs-</p>



<p>sondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.</p>	<p>sondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann. <i>(Kein weiterer Satz vorgesehen.)</i></p>	<p>Ablehnung des Satzes 5.</p>	<p>sondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann. <b><u>Die Geltung der Artikel 19 bis 23 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 wird auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr ausgeweitet; die Betreiber solcher Linienverkehre sind verpflichtet, sich an der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Verkehr (söp) zu beteiligen.</u></b></p>	<p><i>vorschlag des BRates betreffend Kundenrechte und Schlichtungsstellen ab.</i></p>
		<p>VDV lehnt Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab. bdo begrüßt § 45 des Regierungsentwurfs.</p>	<p><b><u>Alternativentwurf: Neuer § 39 Abs. 8 (8) Die Absätze 1, 2 und 4 gelten nicht für den Personenfernverkehr. Absatz 3 gilt mit der Maßgabe, dass die Zustimmung der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich ist.</u></b></p>	<p><b><i>Beachte:</i></b> Eine etwas unterschiedliche Regelung findet sich in § 45 Abs. 2Reg-E bzw.BR-E</p>

		VDV und bdo lehnen die Regelung ab.	<b><u>(8)/9) Der Unternehmer ist berechtigt, zu üblichen Konditionen Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu deren Regeltarif zu vertreiben. Er ist seinerseits verpflichtet, anderen Unternehmen zu üblichen Bedingungen den Vertrieb von Anschlussfahrausweisen zu seinem Regeltarif zu gestatten. Im Personenfernverkehr haben die Unternehmer sicherzustellen, dass bei Nutzung der Angebote mehrerer Unternehmen durchgehende Fahrausweise vertrieben werden und Dritte zu üblichen Konditionen einen unternehmensübergreifenden Vertrieb im Internet organisieren können.</u></b>	Ablehnung durch BReg.
<b>§ 40 Fahrpläne</b>	<b>§ 40 Fahrpläne</b>			
(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde	(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde		(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde	BReg übernimmt BRats-Vorschlag

<p>anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten.</p>	<p>anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten. <u>Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt. Abweichend von Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit sie nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen. Sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von zwei Wochen widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</u> (Übernommen vom BRat)</p>		<p>anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten. <u>Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt. Abweichend von Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit sie nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen. Sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von zwei Wochen widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</u></p>	
	<p>(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</p>		<p>Allgemeines Einvernehmen</p>
		<p>VDV und bdo stimmen dem Änderungsvorschlag zu Satz 1 ebenso zu wie der Streichung des Satzes 2. Im Hinblick auf den letzten Satz schlagen die Verbände eine etwas weniger</p>	<p>Bundesrat: Wie Bundesregierung Alternativentwurf: wie VDV/bdo</p>	

<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. § 8 Abs. 4 gilt entsprechend.</p>	<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen <u>eigenwirtschaftlichen Verkehr</u> Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. § 8 Abs. 4 gilt entsprechend. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung <u>nicht zugemutet werden können.</u></p>	<p><i>scharfe Formulierung vor. Hieraus ergibt sich folgender neuer Abs. 3 aus Sicht von VDV und bdo:</i></p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen <u>eigenwirtschaftlichen Verkehr</u> Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. § 8 Abs. 4 gilt entsprechend. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht <b>angemessen sind.</b></p>		
<p>(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen.</p>		<p><i>VDV und bdo lehnen die vom Bundesrat geforderten Änderungen ab.</i></p>	<p>(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. <b><u>Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde oder einer von ihr benannten Stelle auf Anforderung die Fahr-</u></b></p>	<p><b><i>Pflichten bzgl. Fahrplandaten und Fahrplanauskunft</i></b></p> <p><b><i>BReg will BRats-Vorschläge zunächst „zurückstellen“ und im</i></b></p>

			<p><u>plandaten in geeignetem elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen. Informiert der Unternehmer über seine Angebote in einem elektronischen Auskunftssystem, so hat er auch über alternative oder ergänzende Bedienungsangebote anderer Unternehmen Auskunft zu erteilen. Die Auskunftserteilung muss unternehmensneutral erfolgen, auf objektiven Merkmalen wie Schnelligkeit, Preis und Umsteigehäufigkeit basieren und über Fahrplan und Regeltarif informieren.</u></p>	<p><i>Rahmen der Anpassung des nationalen Rechts an die Kundenrechte-VO 181/2011 prüfen.</i></p>
	<p><b>§ 42a Personenfernverkehr</b></p>			
	<p><u>Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand bis zu 50 km ist nicht zulässig. In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn auf diesen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht.</u></p>	<p><b>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</b></p>	<p>(Keine Änderung zu Regierungsentwurf) (Im Alternativentwurf nicht enthalten)</p>	<p>Bundesrat übernimmt Beförderungsverbot für Fernbusse bis 50 km. <b>Zusätzlich sollen die Versagungsstatbestände des § 13 Abs. 2 gelten.</b></p>
<p><b>§ 45 Sonstige Vorschriften</b></p>	<p><b>§ 45 Sonstige Vorschriften</b></p>			
<p>(2) Auf den Linienverkehr mit Kraft-</p>	<p>(2) Auf den Linienverkehr mit Kraft-</p>	<p><b>Der VDV lehnt die Vorschläge zur</b></p>	<p>Wie Regierungsentwurf</p>	

<p>fahrzeugen sind die §§ 39 und 40 entsprechend anzuwenden.</p>	<p>fahrzeugen sind die §§ 39 und 40 <u>mit folgenden Maßgaben</u> anzuwenden:</p> <p>1. <u>§ 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr,</u></p> <p>2. <u>§ 40 Absatz 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr; abweichend von § 40 Absatz 2 Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit die Fahrplanänderungen nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</u></p>	<p><b>Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</b></p>		
<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 auf die Einhaltung der Vorschriften über die Betriebspflicht (§ 21), die Beförderungspflicht (§ 22), die Beförderungsentgelte und –bedingungen (§ 39) sowie über die Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43) ist § 13 Abs. 2 Nr. 2 so anzuwenden, daß insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten Rechnung getragen wird.</p>	<p><b>(3) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 auf die Einhaltung der Vorschriften über die Betriebspflicht (§ 21), die Beförderungspflicht (§ 22), die Beförderungsentgelte und –bedingungen (§ 39) sowie über die Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43) ist § 13 Abs. 2 <u>Satz 1 Nummer 2</u> so anzuwenden, daß insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten Rechnung getragen wird.</b></p>	<p><i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</i></p>		

<p><b>§ 48 Ausflugsfahrten und Ferienzieleisen</b></p>	<p><b>§ 48 Ausflugsfahrten und Ferienzieleisen</b></p>			
<p>(3) Es ist unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Dies gilt nicht für benachbarte Orte oder in ländlichen Räumen für bis zu 30 km voneinander entfernte Orte. Im übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p>(3) Es ist unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Dies gilt nicht für benachbarte Orte oder in ländlichen Räumen für bis zu 30 km voneinander entfernte Orte. Im übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p><i>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</i></p>	<p>Wie Regierungsentwurf</p> <p>Alternativentwurf:  <b>(3) Bei innerörtlichen Ausflugsfahrten ist es unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. [Streichung S. 2]</b> Im Übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.</p>	
	<p><b>§ 52</b></p>			
	<p>(2) ...  <u>Während der Herstellung des Behaltens ruht die Frist für die Entscheidung über den Antrag nach § 15 Abs. 1 Satz 2 bis 5.</u></p>	<p><i>VDV und bdo halten die Änderung nicht für erforderlich, da § 15 hinreichende Möglichkeiten enthält, per Zwischenbescheid notwendige Verlängerungen der Bearbeitungsfrist zu erreichen.</i></p>	<p><i>(Alternativentwurf nur geringfügige Unterschiede)</i></p>	
<p><b>§ 57 Rechtsverordnungen</b></p>	<p><b>§ 57 Rechtsverordnungen</b></p>			
<p>(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften</p>	<p>(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften</p>	<p><i>VDV und bdo stimmen der vorgeschlagenen Streichung zu.</i></p>		<p>Allg. Einvernehmen</p>

<p>... 7. über den Anwendungsbereich und die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, soweit diese Verordnung es zulässt;</p>	<p>... 7. über den Anwendungsbereich und die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, soweit diese Verordnung es zulässt;</p>			
<p>(5) In der Rechtsverordnung nach Absatz 1 Nr. 7 kann vorgesehen werden, dass die zuständige Landesbehörde die in der Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Unternehmen vom Anwendungsbereich dieser Verordnung durch Rechtsverordnung ausnehmen kann.</p>	<p>(5) In der Rechtsverordnung nach Absatz 1 Nr. 7 kann vorgesehen werden, dass die zuständige Landesbehörde die in der Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Unternehmen vom Anwendungsbereich dieser Verordnung durch Rechtsverordnung ausnehmen kann.</p>	<p>VDV und bdo stimmen der vorgeschlagenen Streichung zu.</p>		
<p><b>§ 62 Übergangsbestimmungen</b></p>	<p><b>§ 62 Übergangsbestimmungen</b></p>			
<p>Genehmigungen für Gelegenheitsverkehre, die vor dem 1. September 2007 erteilt worden sind, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam.</p>	<p>Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 ohne Einhaltung der Voraussetzungen von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden.</p>	<p>VDV und bdo stimmen der vorgeschlagenen Änderung in Sätzen 1 - 4 im Grundsatz zu. Zur Findung eines Kompromisses im Gesetzgebungsverfahren können sich beide Verbände auch vorstellen, den bis Dezember 2019 eröffneten Zeitrahmen der Verordnung 1370 noch weiter auszu-schöpfen. Zur Barrierefreiheit vgl.</p>	<p>Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 ohne Einhaltung der Voraussetzungen von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden.</p>	



	<p>Genehmigungen, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p> <p><i>(übernommen durch Gegenäußerung)</i></p>	<p><i>Stellungnahme</i></p> <p>Genehmigungen, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p> <p><i>Zur Barrierefreiheit: vgl. gemeinsame Stellungnahme</i></p>	<p>Genehmigungen, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p> <p><b>Auf den Personenfernverkehr findet § 21 Absatz 1 Satz 2 ab dem 1. Januar 2017 Anwendung, auf den öffentlichen Personennahverkehr ab dem 1. Januar 2022. In Umsetzung der Zielsetzung aus § 8 Absatz 3 Satz 4 kann das Landesrecht für den öffentlichen Personennahverkehr, soweit dieses nachweislich aus technischen oder ökonomischen Gründen unumgänglich ist, den Zeitpunkt der Anwendbarkeit von § 21 Absatz 1 Satz 2 abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.</b></p>	<p><i>BRat und BReg haben VDV/bdo-Vorschlag zu bestehenden Rechtsverhältnissen übernommen.</i></p> <p><i>Vom BRat angefügte Sätze zur Barrierefreiheit werden nicht von der BReg übernommen.</i></p>
<p><b>§ 63 Abweichungsrecht</b></p>	<p><b><u>§ 63 Ausschluss abweichenden Landesrechts</u></b></p>		<p><b><u>§ 63 Abweichungsrecht</u></b></p>	

(weggefallen)	<p>Von folgenden Regelungen des <u>Verwaltungsverfahrens</u> kann durch <u>Landesrecht</u> nicht abgewichen werden:</p> <p>1. § 5, § 8a Absatz 2 Satz 2, § 9, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, § 25 und § 29 Absatz 1a;</p> <p>2. § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1, jeweils in Verbindung mit den Regelungen in Nummer 1;</p> <p>3. § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1;</p> <p>4. § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 und § 53 Absatz 2 Satz 2, jeweils in Verbindung mit §11 Absatz 4, § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1.</p>	<p>VDV und bdo halten eine <u>redaktionelle Anpassung an die Verbändevorschläge für erforderlich</u>, z. B. wie folgt:</p> <p>Von den in § 5, § 8, § 9, § 11 Absatz 4, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, § 25, § 29 Absatz 1a und 2, § 52 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4 und § 53 Absatz 2 Satz 1 getroffenen Regelungen des <u>Verwaltungsverfahrens</u> kann durch <u>Landesrecht</u> nicht abgewichen werden.</p>	<p>(1) Von den in § 5, § 8 Absatz 2 [?], § 8a Absatz 2 Satz 2, Absatz 6, § 9, § 11 Absatz 4, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, 25, § 29 Absatz 1a und 2, § 52 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4 und § 53 Absatz 2 Satz 1 getroffenen Regelungen des <u>Verwaltungsverfahrens</u> kann durch <u>Landesrecht</u> nicht abgewichen werden.</p> <p><b>(Alt.-E.: teilweise abweichend)</b></p>	<p>BReg übernimmt Änderungen durch BRat nicht, da es sich um materielles Recht handle.</p>
		<p>VDV und bdo sind für ein <u>bundeseinheitliches PBefG</u> und lehnen daher diese Regelung ab.</p>	<p><b>(2) Die Länder können für Beförderungsarten, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform dieses Gesetzes erfüllen und die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallen, durch Landesrecht Abweichungen im Genehmigungsverfahren regeln. Die Vorschriften des § 13 Absatz 1 bleiben davon unberührt.</b></p>	<p>Vorschlag des BRates zu flex. Bedienweisen wird von BReg nicht übernommen.</p>
	<p>§ 65 Ausnahmen für Straßenbahnen</p>			
	<p>Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht:</p>	<p>Diese Vorschläge wurden auf Initiative des VDV eingefügt und werden vom bdo akzeptiert.</p>	<p>Wird vom Bundesrat durch Entschlie-ßung begrüßt.</p>	<p>Allgemeines Ein-vernemen</p>

	<p>1. Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S.70);</p> <p>2. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) geändert worden ist;</p> <p>3. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2005, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden</p>		<p><i>Im Alternativentwurf als § 64b enthalten.</i></p> <p><i>Hinweis: § 65 des Alternativentwurfs ist identisch mit § 62 S. 3 und 4 Bundesratsstellungnahme</i></p>	
--	---	--	--	--

	<p>ist:</p> <p>4. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51);</p> <p>5. Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist.</p>			
<b>§ 66 Geltung im Land Berlin</b>	<b>§ 66 Verkündung von Rechtsverordnungen</b>			
Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (BGBl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.	<p>Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (BGBl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.</p> <p>Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen in der im Bundesgesetzblatt Teil III Gliede-</p>	<i>VDV und bdo stimmen diesen Änderungsvorschlägen zu.</i>		<i>Allg. Einvernehmen</i>

	<p>rungsnummer 114-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, auch im elektronischen Bundesanzeiger* verkündet werden. Auf Rechtsverordnungen, die im elektronischen Bundesanzeiger verkündet werden, ist unter Angabe der Stelle ihrer Veröffentlichung und des Tages ihres Inkrafttretens nachrichtlich im Bundesgesetzblatt hinzuweisen.</p> <p><b>* Amtl. Hinweis:</b>  <a href="http://www.ebundesanzeiger.de/">http://www.ebundesanzeiger.de/</a></p>			
	<p><b>Art. 2 des Gesetzentwurfs:</b></p> <p><b>§6a AEG</b></p>			
	<p>(4) Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 6a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) ausgenommen.</p>			Allg. Einvernehmen
	<p><b>Art. 3 des Gesetzentwurfs:</b></p> <p><b>§ 145 SGB IX</b></p>			
	<p>Die Erstattungen sind aus dem An-</p>			Allg. Einvernehmen

	wendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007, S. 1) ausgenommen.			men
	<b>Art. 4 des Gesetzentwurfs:</b> <b>§ 4 RegG Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen</b>			
	<u>Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienun</u> g im öffentlichen Personennahverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 1) maßgeblich. Zuständig sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.“	VDV/bdo: Keine Einwände gegen § 4 in der Fassung des Regierungsentwurfs.	B-Rat: Wie Regierungsentwurf  Alternativ-Entwurf: Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr <b><u>sind die nach Landesrecht bestimmten zuständigen Behörden befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 allgemeine Vorschriften zu erlassen, öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben, ausschließliche Rechte zu gewähren und die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Pflichten aufzuerlegen.“</u></b>	
	<b>Art. 5 des Gesetzentwurfs:</b> <b>Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a PBefG</b>			Allgemeines Einvernehmen

	<b>(Art. 6 Bekanntmachungserlaubnis)</b>			(Nur Formalie)
		Vgl. Stellungnahmen der Verbände zum Bus-Fernverkehr	<b><u>Alternativentwurf:</u></b> <b><u>Art. 6 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes</u></b>	
	<b>Art. 7 Inkrafttreten</b> <b>Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.</b>		Wie Regierungsentwurf  Alternativentwurf als Art. 8 Abs. 2: <b><u>(2) Bis zum 1. Januar 2017 legt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit diesem Gesetz ausweislich seiner Begründung verfolgten Ziele erfüllt wurden. Insbesondere sind die Auswirkungen der Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr daraufhin zu überprüfen, ob und wie sich der Markt für diese Verkehre im Verhältnis zum Verkehrsträger Schiene entwickelt. Bei Bedarf sind geeignete gesetzliche Korrekturmaßnahmen vorzuschlagen.</u></b>	



Per E-Mail an: [verkehrsausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) · Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Ihr Zeichen: PA 15/11  
Ihr Ansprechpartner: RA Reiner Metz  
Telefon-Durchwahl: 0221 57979 154  
Fax: 0221 57979 8154  
E-Mail-Adresse: [metz@vdv.de](mailto:metz@vdv.de)  
Datum: 23. Februar 2012

**Ergänzende Stellungnahme des VDV zum Fernbus anlässlich der öffentlichen Anhörung am 29. Februar 2012 u. a. zum Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften - Drucksache 17/8233“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf Ziffer VII unserer heutigen gemeinsamen Stellungnahme mit dem bdo und übersenden Ihnen hiermit eine ergänzende VDV-Stellungnahme zur Liberalisierung des Buslinienverkehrs mit der Bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt Reiner Metz  
Geschäftsführer ÖPNV VDV



**Anlage**



**Ergänzende Stellungnahme des VDV zum Fernbus**  
**anlässlich der Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages**  
**am 29. Februar 2012**

Köln, den 23. Februar 2012

In Ergänzung unserer heutigen gemeinsamen Stellungnahme mit dem bdo nehmen wir zur Frage der Liberalisierung des Fernbusses wie folgt Stellung:

Der VDV hält die **vorhandene Rechtslage für ausreichend**, da das vorhandene PBefG seit dem Urteil des **Bundesverwaltungsgerichts** vom 24. Juni 2010 – Az. 3 C 14.09 – **hinreichende Möglichkeiten zur Einrichtung sinnvoller zusätzlicher Fernverkehrsangebote mit dem Bus** bietet.

Wir weisen darauf hin, dass durch die im Regierungsentwurf vorgesehene **vollständige Freigabe** aller Fahrten mit einer Reiseweite des Fahrgastes (!) von mindestens 50 km **erhebliche Kannibalisierungseffekte zu Lasten vorhandener Angebote des ÖPNV und des Eisenbahnfernverkehrs** drohen.

Denn nach dem Regierungsentwurf fiel künftig bei Fernbussen jegliche Prüfung weg, ob öffentliche Verkehrsinteressen beeinträchtigt sind. Dies ist keinesfalls akzeptabel.

Falls das PBefG entgegen unserem Petitem im Hinblick auf Fernbusse doch geändert werden sollte, müssten mindestens die vorhandenen Versagungsgründe in § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG bei einer Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen **im öffentlichen Personennahverkehr** zur Anwendung kommen (dies gilt entsprechend für den neu einzuführenden Versagungsgrund der „Rosinenpickerei“). Außerdem bliebe dann mindestens noch die folgende vom VDV als § 13 Abs. 2 Nr. 3 **vorgeschlagene Schutzklausel** für denjenigen Eisenbahnverkehr erforderlich, der im Rahmen von Verkehrsverträgen erbracht wird:

[Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn] ... „3. der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen im Hinblick auf das Fahrgastpotential mehr als nur unerheblich beeinträchtigen würde, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden“.

Zu einzelnen **Regelungsvorschlägen des Bundesrates:**

§ 13 Abs. 2 Nr. 3 b) in der Fassung des Bundesratsbeschlusses ist grundsätzlich zu begrüßen, denn damit sollen Anträge für Busverkehre abgelehnt werden können, die Eisenbahnverkehre im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge beeinträchtigen. Allerdings schlägt der VDV eine etwas präzisere Formulierung vor, die eine „im Hinblick auf das Fahrgastpotenzial mehr als nur unerheblich[e]“ Beeinträchtigung als Versagungsgrund vorsieht.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3 a) in der Fassung des Bundesratsbeschlusses sieht die **Gewährung ausschließlicher Rechte für Eisenbahnverkehre** vor. Ausschließliche Rechte sind dem deutschen Eisenbahnverkehr fremd, daher ist die Vorschrift so abzulehnen. Wenn es allerdings aus Rechtsgründen für erforderlich gehalten werden sollte, dass ein wirksamer Schutz von Eisenbahnen gegenüber Fernbuslinien nur durch die Gewährung eines ausschließlichen Rechts möglich wäre, dann müsste dieses dahingehend sachlich beschränkt werden, dass es nicht im Verhältnis der Eisenbahnen untereinander gilt.

Der Bundesrat schlägt vor, in den „herkömmlichen“ Versagungsgründen in § 13 Abs. 2 Nr. 2 *[dort als Nr. 4]* bei den vorhandenen Unternehmen die „**Eisenbahnen**“ zu streichen. Hier sehen wir die Gefahr, dass im „alten“ Gesetzestext der Schutz der Eisenbahnen (der durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. Juni 2010 – Az. 3 C 14.09 – ohnehin schon stark reduziert wurde) gestrichen wird, ohne dass eine ausreichende Ersatzregelung zum Schutz insbesondere von Verbundverkehren geschaffen wird. Die ursprünglich im BLFA Straßenpersonenverkehr erörterte Textfassung sah vor, nur „im öffentlichen Personennahverkehr“ einzufügen und so die Versagungsgründe zu beschränken. Wenn dies mit der Streichung von „Eisenbahnen“ kombiniert würde, entstünde eine doppelte Öffnung, die an anderer Stelle nicht hinreichend kompensiert wird.

**Zur Busmaut:** Bei einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs ist die Forderung nach einer Busmaut naheliegend. Hier ist indes eine Folgeabschätzung für den Nah- und Fernverkehr erforderlich.



Ass. jur. Oliver Wolff

Hauptgeschäftsführer VDV

# Stellungnahme

## zur Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs

**BERATUNG S U N T E R L A G E**

**Bitte aufbewahren!**

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)340-D**

- Gesetzentwurf der Bundesregierung  
**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften** (Drucksache 17/8233)
- Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN  
**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften** (Drucksache 17/7046)
- Antrag der Fraktion DIE LINKE  
**Keine Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche** (Drucksache 17/7487)



### **Stellungnahme des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) zur Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs**

*Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband des deutschen Omnibusgewerbes in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen der privaten deutschen Busbranche. Rund 3.000 Busunternehmer, die im Öffentlichen Personennahverkehr und in der Bustouristik engagiert sind, haben sich unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen.*

#### **A. Allgemeines**

In Deutschland nutzen jährlich mehr als fünf Milliarden Menschen den Bus als Verkehrsmittel. Damit ist der Omnibus nach dem Pkw das zweitwichtigste Beförderungsmittel im Personenverkehr. Den Reisebus, der mit einem relativ konstanten Marktanteil von 9 Prozent bei den Urlaubsreisen eine feste Größe neben den wichtigen Verkehrsträgern Bahn, Flugzeug und Pkw darstellt, nutzen jährlich über 80 Millionen Fahrgäste. Mit dem Bus entscheidet sich der Reisende für ein modernes Verkehrsmittel, kompletten Service, umfassenden Komfort, qualifizierte, gut ausgebildete Fahrer und entspanntes Reisen.

Mobilität dient der freien Entfaltung der Persönlichkeit. Sie muss ökonomisch effizient, ökologisch verträglich und sozial ausgewogen organisiert werden. Hierzu bedarf es eines fairen Wettbewerbs der verschiedenen Verkehrsträger. Nur so können diese Ziele gleichzeitig unter Nutzung der relativen Vorteile der Verkehrsträger erreicht werden. Seit Jahrzehnten unterliegt jedoch der Schienenfernverkehr einem besonderen Schutz des



PBefG. D.h. Busfernlinienverkehre wurden nur sehr restriktiv genehmigt. Dieser Schutz hat sich jedoch überlebt. Die Deutsche Bahn macht mit dem Schienennetz massive Gewinne, die sie für ihre geschäftliche Expansion einsetzt. Es sollte nicht die Aufgabe des Staates sein, einen privatwirtschaftlichen, weltweit agierenden Konzern vor Wettbewerb zu schützen.

Zudem lässt sich feststellen, dass die Bahn in den vergangenen Jahren dort, wo sie Fernbahnleistungen erbringt, Genehmigungen für Fernbusverkehr massiv bekämpft. Wo sie hingegen Verkehrsleistungen auf der Schiene verliert, etabliert sie unverzüglich Fernbusverkehre in eigener Regie. Außerdem betreibt sie den größten Teil der derzeit aufgrund besonderer Umstände genehmigten Fernbusverkehre in Deutschland selbst.

Der Buslinienfernverkehr hat erwiesenermaßen seine Berechtigung im öffentlichen Fernverkehr und ergänzt dieses Verkehrssegment um ein weiteres Angebot und fördert so den Modal-Split vom motorisierten Individualverkehr hin zum klimaschonenden öffentlichen Verkehr. In Summe gewinnt so das ganze Segment, wie die Relation Hamburg-Berlin zeigt. Hier fahren Bus und Bahn mit kurzen Takten parallel und gewinnen zusätzliche Fahrgäste.

Vor diesem Hintergrund **begrüßt der bdo die mit dem Regierungsentwurf zum PBefG beabsichtigte weitreichende Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs** in besonderem Maße.

Die mit dem Entwurf vorgenommene Liberalisierung entspricht auch der bestehenden Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 14.09 vom 24.06.2010), dass preisgünstige Verkehrsangebote eine bessere Verkehrsbedienungs darstellen und deshalb schon heute genehmigt werden können, wenn die Deutsche Bahn keine ähnlich günstigen Preise anbietet.

Fernbusverkehre sind in der Regel mindestens um ein Drittel günstiger als Fernbahnverkehre. Damit ist der Fernbus das Verkehrsmittel für preissensible Bevölkerungsgruppen. Die Nachfrage nach einem Niedrigpreisangebot im Fernverkehr in Deutschland existiert, wie die zahlreichen Mitfahrzentralen zeigen. Hierdurch erhalten gerade einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen eine gute Mobilitätsalternative. Untersuchungen zeigen, dass der Buslinienfernverkehr seine Fahrgäste vor allem vom Pkw-Verkehr und von den Mitfahrzentralen, des Weiteren von den sogenannten Grauverkehren (ungenehmigte Linienverkehre mit Kleinbussen, insbesondere durch osteuropäische „Unternehmen“) gewinnen würde. Vor diesem Hintergrund ist eine „Abwanderung“ der Fahrgäste von der Schiene auf den Bus nicht in nennenswertem Umfang zu befürchten.

Die Deutsche Bahn selbst geht Medienberichten zufolge davon aus, dass in ihrem Fernverkehr ein Risiko für etwa eine Mrd. Personenkilometer besteht. Dies bedeutet bei der jährlichen Beförderungsleistung der Deutschen Bahn weniger als 2%. Diese Zahl deckt sich bzw. liegt über den Angaben in Studien der Technischen Universität Dresden



sowie der Zeppelin Universität Friedrichshafen. In der vergangenen Diskussion um die Verlagerungseffekte wurde die Zahl der Kunden, die von der Bahn zum Fernbus abwandern, irreführend mit 60% kommuniziert. Dies ist falsch und beruht nach Überzeugung des bdo auf einer schlichten statistischen Verwechslung. Laut einem Gutachten der Intraplan GmbH würden angeblich 60% der Bahnkunden zum Bus wechseln. Richtig ist, dass laut Intraplan möglicherweise 60% der zukünftigen Buskunden vormals SPV Nutzer waren. Aufgrund der stark unterschiedlichen Marktgrößen ist der Umkehrschluss nicht zulässig und irreführend. Bei einem Marktanteil der Bahn im Fernverkehr von etwa 18% (Modal Split der INVERMO Studie) würde diese Annahme dazu führen, dass der Fernbus aus dem Stand etwa 10% Marktanteil im Deutschen Fernverkehr erreichen müsste und dabei keine Kunden aus dem Pkw-Segment anziehen würde, obwohl die Mehrheitsmeinung der Verkehrswissenschaft davon ausgeht, dass aufgrund der Preissensibilität zukünftige Fernbuskunden überwiegend aus dem Bereich des motorisierten Individualverkehrs kommen. Die Bahn wird ihren Marktanteil halten und muss lediglich um 0,87% der Fahrgäste im Fernverkehr fürchten. Ein realistisches Szenario der TU Dresden geht von 5,3% Marktanteil aus.

## **B. Kernpunkte**

**Der Regierungsentwurf schafft verlässliche Bedingungen für den Buslinienfernverkehr und wird von uns begrüßt.**

**Die Vorschläge des Bundesrates, der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Faktion DIE LINKE lehnt der bdo ab, weil**

- eine Bemaßung des Busfernlinienverkehrs zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen führt; dies schadet sowohl dem mittelständischen Busgewerbe, dem Verbraucher und dem Tourismusgewerbe und hätte negative Auswirkungen auf den Umweltschutz
- die Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit nach derzeitigem Stand der Technik nicht darstellbar ist und zwingend vollständige Barrierefreiheit auch der baulichen Infrastruktur voraussetzt; eine nationale Ausdehnung der Fahrgastrechteverordnung führt zu Wettbewerbsverzerrung im europäischen Verkehrsmarkt
- der Schutz des Eisenbahnverkehrs zu ungerechtfertigt hoher Versagungsquote für Anträge auf eigenwirtschaftliche Fernlinienverkehre führt und auch subventionierte, teure Regionalbahnverkehre schützt - auf Kosten des Steuerzahlers
- die Forderung nach anbieterübergreifendem Ticketvertrieb und Fahrplanauskunft nicht rechtskonform erfüllbar ist und für kleine und mittelständische Unternehmen bürokratische und finanzielle Hürden aufbaut, die durch den mit der Forderung verbundenen Nutzen für den Verbraucher nicht gerechtfertigt werden



## C. Zu den Gesetzentwürfen

**Wie eingangs dargestellt befürwortet der bdo sämtliche mit dem Regierungsentwurf vorgeschlagenen Regelungen zur Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs.**

Auch begrüßt der bdo die Vorschläge des Bundesrates (BR-E) und der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Alternativvorschlag), soweit sie das grundsätzliche Ziel haben, in Zukunft eigenwirtschaftliche Fernbusverkehre im nationalen Linienverkehr in einem wettbewerblich orientierten Rahmen zu ermöglichen. Den Vorschlag der Fraktion DIE LINKE lehnen wir entschieden ab, da dieser sich gegen die Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs stellt und so Mobilität für Menschen mit geringerem Einkommen oder ohne eigenen Pkw verhindern will.

Die mit den Gesetzentwürfen des Bundesrates und der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ebenfalls vorgebrachten folgenden Vorschläge

### 1. Einbeziehung des Omnibusses in die Schwerverkehrsabgabe (Busmaut)

### 2. Nationale Ausdehnung und Erweiterung der europäischen Fahrgastrechteverordnung (EU) 181/2011 (vollständige Barrierefreiheit)

### 3. Schutz des Eisenbahnnahverkehrs

### 4. Verpflichtung zu anbieterübergreifender Fahrplanauskunft, Vertrieb und Ticketausstellung

werden diesseits ebenfalls als überaus kritisch gesehen und **entschieden abgelehnt**. Sie beinhalten so umfangreiche Auflagen und Beschränkungen, dass die damit verbundenen hohen System-, Transaktions-, Investitions- und Bürokratiekosten im Ergebnis kein eigenwirtschaftliches Fernbus-Angebot ermöglichen und damit letztlich die Entstehung eines Fernbusnetzes in Deutschland verhindern.

Das Ziel, durch die Liberalisierung des Fernbusverkehrs umweltfreundliche Mobilität auch im Bereich des Fernverkehrs für jedermann zu ermöglichen, damit Verkehr aus dem motorisierten Individualverkehr in den Fernbus zu verlagern und auch den sozial Schwächeren eine angemessene Mobilität zuzugestehen, wird durch diese unverhältnismäßig reglementierte Freigabe des Fernbusverkehrs nicht erreicht werden.

Darüber hinaus würden diese Vorschläge dazu führen, dass der **gesamte Reisebusmarkt in eine Schiefelage** gerät, denn die Forderungen nach einer Busmaut und der barrierefreien Beförderung beziehen sich nicht nur auf den neuen Markt des Buslinienfernverkehrs, sondern neben dem ÖPNV auch auf den gesamten Reise-, Ausflugs- und Gelegenheitsverkehr. Dies hat seine Ursache darin, dass die meisten





Unternehmen sich sowohl im ÖPNV als auch im Reiseverkehr betätigen und nicht in der Lage sind, flächendeckend Fahrzeuge anzuschaffen, die sie nur für das neue Segment „Fernlinienverkehr“ nutzen. Die meisten Unternehmen werden für den Markteinstieg vorhandene Reisebusse nutzen. Überzogene Anforderungen an Barrierefreiheit wirken sich damit unmittelbar auf den Gelegenheitsverkehr aus.

**Durch diese Vorschläge werden nahezu alle ca. 4.500 privaten Busunternehmen in Deutschland in ihrer Existenz bedroht. Die gesamte mittelständische Busbranche stünde damit vor dem „Aus“.**

**Hierzu im Einzelnen:**

### **1. Einbeziehung des Omnibusses in die Bundesfernstraßenmaut (Artikel 6 des Alternativvorschlags)**

#### **a) Maut führt zu weiterer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Omnibusses**

Bereits heute zahlen deutsche Omnibusunternehmer für die Nutzung der Bundesautobahnen durch ihre Fahrzeuge mehr als das Dreifache dessen, was sie an Wegekosten verursachen. Laut der Wegekostenberechnung 2009 des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) brachten die deutschen Omnibusse im Jahr 2007 dem Staat Wegeeinnahmen in Form von Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Parkgebühren in Höhe von 454 Mio. Euro. Für die Benutzung der Bundesautobahnen liegt der Wegekostendeckungsgrad für deutsche Busse bei 312 Prozent. Sogar ausländische Busse weisen hier einen Kostendeckungsgrad von 134 Prozent auf. Der Fernverkehr der Bahn deckt hingegen laut DIW seine Wegekosten nur zu 56 Prozent. Somit finanziert der Straßenverkehr die Schienen in Deutschland.

Kein Verkehrsträger erhält eine vergleichbare staatliche Unterstützung wie die Bahn. Jährlich muss der Bund ca. 10 Milliarden Euro für den Schienenverkehr aufbringen. Demgegenüber wird der Busfernverkehr in keiner Weise vom Staat bezuschusst. Im Gegenteil: Der umweltfreundliche Reisebusverkehr wird durch Mineralöl- und Stromsteuer, Kraftfahrzeug- und Umsatzsteuer voll belastet. Die Subventionierung des Flugverkehrs hat das Umweltbundesamt mit über acht Milliarden Euro pro Jahr beziffert (u.a. Mineralöl- und Mehrwertsteuerbefreiung). Dem im August 2011 vorgelegten 23. Subventionsbericht der Bundesregierung ist zu entnehmen, dass der innerdeutsche Flugverkehr mit 640 Mio. Euro und der Schienenverkehr mit 110 Mio. Euro alleine bei der Energiesteuer entlastet werden. Diese Zahlen führen jedem Betrachter klar vor Augen, dass die Forderung nach der Einführung einer Busmaut aus Wettbewerbsgründen weder nachvollziehbar noch gerechtfertigt ist.

#### **b) Maut schadet dem Verbraucher**

Praktisch von Haustür zu Haustür bieten Omnibusbetreiber Menschen jeden Alters und sozialer Schichten eine flexible, bequeme, preiswerte und klimaschonende Möglichkeit, um in den Urlaub zu kommen. Den Verbrauchern könnte auch im Fernlinienverkehr diese





günstige und umweltfreundliche Reisealternative eröffnet werden. Dies würde allerdings durch die Einführung einer Busmaut und der damit einhergehenden künstlichen Verteuerung verhindert. Bei Anwendung des aktuellen Mautsatzes für Lkw würde sich z.B. eine Klassenfahrt von Aschaffenburg nach Bad Reichenhall (hin und zurück ca. 1000 km) um 160,- Euro verteuern. Die Fahrgäste von Busreisen sind keine Geschäftsreisenden wie bei der Bahn, sondern ältere Menschen (Rentner) oder junge Menschen (Schulkinder, Studenten, Auszubildende), die preisbewusst verreisen wollen und müssen. In Deutschland wären über 80 Mio. Busfahrgäste betroffen.

### **c) Maut benachteiligt Mittelstand**

Die überwiegend familiengeführten privaten Omnibusunternehmen in Deutschland würde eine Busmaut erheblich belasten. Im Gegensatz zum hochsubventionierten Schienenverkehr haben private Busunternehmen keine Möglichkeiten, die Mehrbelastungen mittels Quersubventionen auszugleichen. Die aus der Maut resultierende finanzielle Mehrbelastung wäre vergleichbar mit einer Verdopplung der Mineralölsteuer. Diese schlägt selbst bei modernen Fahrzeugen mit sparsamen Verbräuchen mit etwa 17,- Euro zu Buche. Die Maut für den größten Teil der derzeit eingesetzten Reisebusse läge nach den aktuellen Lkw-Mautsätzen zwischen 16,90 Euro und 19,00 Euro. Fahrpreiserhöhungen würden im höchst preissensiblen Bussegment zu Fahrgastverlusten und Umsatzrückgängen führen, die mittelständische private Betriebe in den Ruin treiben.

### **d) Maut verhindert Umweltschutz**

Im Vergleich zu Bahn, Pkw und Flugzeug hat der Reisebus sowohl beim Kraftstoffverbrauch als auch beim Schadstoffausstoß die besten Werte: Der Durchschnittsverbrauch eines Reisebusses liegt je nach Auslastung zwischen 0,5 und 0,9 Liter Diesel pro 100 Kilometer und Fahrgast. Dagegen verbraucht die Bahn im Fernverkehr auf 100 Kilometer umgerechnet 2,5 Liter Diesel pro Person. Das Flugzeug liegt unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte bei 5,6 Liter Diesel und der Pkw (gKat) bei 6,0 Litern. Mit 3,1 kg Kohlendioxid ausstoß je Person haben Reisebusse im Vergleich zu Bahn, Pkw und Flugzeug mit Abstand auch den geringsten Abgasausstoß. Die Bahn im Fernverkehr kommt hier auf 4,6 kg CO<sub>2</sub> pro Person und 100 Kilometer, das Auto auf 13,8 kg. Das Flugzeug liegt unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte bei 35,6 kg CO<sub>2</sub> pro Person und 100 Kilometer. Eine Busmaut würde unmittelbar zu höheren Fahrpreisen führen und den Busverkehr z.B. auch gegenüber dem Billigflieger und dem Pkw unattraktiver machen und somit die Abwanderung auf umweltschädlichere Verkehrsmittel fördern.

### **e) Maut schadet dem Wirtschafts- und Tourismusstandort Deutschland**

Der umweltfreundliche Bustourismus generiert laut einer Studie des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München (dwif) pro Jahr bundesweit einen Umsatz von 10,5 Mrd. Euro und sichert allein in



Deutschland rund 205.000 Arbeitsplätze. Das Beherbergungsgewerbe zählt 30 Mio. Übernachtungen durch den Bustourismus in Deutschland. Buskunden zahlen bei Übernachtungsreisen im Inland pro Reisetag ca. 100 Euro, hinzukommen pro Tag Zusatzausgaben in Höhe von 28,30 Euro. Der größte Anteil (57%) der Zusatzausgaben wird im Gastgewerbe ausgegeben, 28,7% fließen in den örtlichen Einzelhandel. Eine Mautpflicht für Fern- und Reisebusse würde das gesamte deutsche Tourismugewerbe, wie Hotellerie und Gastronomie, treffen. Wird das Reisen mit dem Bus für sein preissensibles Klientel derart verteuert, würde dies zu deutlichen Umsatzrückgängen führen und eine Schwächung des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Deutschland bedeuten.

## **2. Nationale Ausdehnung und Erweiterung der europäischen Fahrgastreueverordnung (EU) 181/2011 - (vollständige Barrierefreiheit)**

Die in den letzten Jahren verstärkt zu verzeichnende Entwicklung zur Barrierefreiheit hat längst auch die Tourismuswirtschaft und damit auch die Busbranche erreicht. Gerade auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und des stetig wachsenden Mobilitätsanspruchs älterer und behinderter Menschen kommt dem Thema „barrierefreies Reisen“ eine große und noch wachsende Bedeutung zu. Auf diese Entwicklung haben viele Busunternehmer bereits reagiert und bieten inzwischen Reisen an, die die speziellen Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen und diesen somit die gleiche Teilhabe an touristischen Angeboten ermöglichen wie allen anderen Reisenden.

Der europäische Gesetzgeber hat sich veranlasst gesehen, die Mobilitätsansprüche von Menschen mit eingeschränkter Mobilität besonders zu schützen; die Verordnung 181/2011 über Fahrgastreue im Kraftomnibusverkehr, die ab dem 1. März 2013 verbindlich und unmittelbar in allen europäischen Mitgliedstaaten gilt, stellt klar, dass behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität das gleiche Recht auf Freizügigkeit, Entscheidungsfreiheit und Nichtdiskriminierung haben wie alle anderen Bürger und daher unabhängig von der Ursache der Beeinträchtigung Busreisemöglichkeiten haben sollten, die denen anderer Bürger vergleichbar sind.

Die Verordnung stellt dabei aber auch klar, dass dabei der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben muss und Gründe der Sicherheit, der Fahrzeugkonstruktion oder der Infrastruktur der Gleichstellung dieser Personen Grenzen setzen können.

Dies vorangestellt muss hier deutlich gemacht werden, dass es „vollständige Barrierefreiheit“ – zumindest nach dem derzeitigen Stand der technischen Entwicklungen – im Fernbuslinienverkehr nicht geben kann. Fände diese Forderung Eingang in das PBefG, würden nicht nur die Beförderer über die Maßen belastet; bei behinderten, auf preiswerte Mobilität angewiesenen Menschen würden dadurch Erwartungen geweckt werden, die weder rechtlich noch tatsächlich erfüllt werden könnten und letztlich nur die Gerichte beschäftigen.



### **a) technische Bedingungen für Barrierefreiheit nicht gegeben**

Bislang sind am Markt keine „vollständig barrierefreien“ Reisebusse erhältlich. Es gibt derzeit nicht einmal eine Definition für einen barrierefreien Reisebus. Dies aber muss nach Auffassung des bdo der erste Schritt sein, um hier langfristig und für alle Beteiligten sinnvoll den Zustand „Barrierefreiheit“ zu erreichen. Denn nur dadurch ist es möglich, serienmäßig und damit für kleine und mittelständische Unternehmen finanzierbar entsprechende Fahrzeuge zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Hierfür halten wir es für unumgänglich, zunächst die entsprechenden Rahmenbedingungen – mindestens auf europäischer Ebene – zu schaffen. Würde Deutschland eigene Anforderungen definieren, bestünde eine Notifizierungspflicht. Zudem ist davon auszugehen, dass kein Bushersteller Fahrzeuge nur für den deutschen Markt entwickeln würde. Letztendlich hätten solche nur für deutsche Reisebusse geltenden Anforderungen wettbewerbsverzerrenden Charakter.

### **b) unternehmensspezifische Bedingungen**

Die bislang im Einsatz befindlichen behindertengerechten Reisebusse sind ausnahmslos kostspielige Sonderanfertigungen. Allein der Lift zum Verbringen eines Rollstuhls in einen Reisebus schlägt mit 20.000 – 30.000 € zu Buche. Hinzu kommen weitere notwendige Ausrüstungsgegenstände wie Spezialgurte und Anker, um den Rollstuhl am Fahrzeugboden sicher zu befestigen. Die Unternehmer und ihre Fahrer sind hierbei tagtäglich mit vielgestaltigen praktischen Problemen konfrontiert, da es eine solche Bandbreite von Rollstühlen gibt, dass sich deren sichere Befestigung bislang nicht normen lässt. Hinzu kommt, dass für jeden Rollstuhlplatz vier Sitzplätze wegfallen. Für den Einbau eines behindertengerechten WC fallen ca. acht Sitzplätze dauerhaft weg.

Die Betrachtung dieser unternehmensspezifischen Bedingungen ergibt, dass die überwiegend kleinen und mittelständischen Busunternehmen, die sich im Fernlinienverkehr engagieren bzw. dies künftig beabsichtigen, wirtschaftlich kaum in der Lage wären, die mit der Forderung nach „vollständiger Barrierefreiheit“ verbundenen enormen finanziellen Belastungen zu tragen.

### **c) Infrastruktur nicht barrierefrei**

Die Problematik der Barrierefreiheit darf auch nicht isoliert nur fahrzeugbezogen betrachtet werden. Weder dem mobilitätseingeschränkten Fahrgast noch dem Busunternehmer ist weitergeholfen, wenn künftig zwar barrierefreie Reisebusse am Markt erhältlich sind, die bauliche Infrastruktur aber das sichere Ein- und Aussteigen und weitere Fortkommen der Fahrgäste nicht ermöglicht. Die Verordnung 181/2011 verpflichtet die Mitgliedstaaten, bis zum 1. März 2013 Busbahnhöfe zu benennen, an



denen eine umfangreiche Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gewährleistet werden kann.

Die vom Bundesverkehrsministerium dazu durchgeführte Abfrage in den einzelnen Bundesländern hat zu dem Ergebnis geführt, dass einige Bundesländer keinen einzigen derartigen Bahnhof benennen konnten. Es liegt auf der Hand, dass sich die Schaffung einer barrierefreien Infrastruktur nicht von heute auf morgen realisieren lässt, sondern viel Zeit und den Einsatz umfangreicher Finanzmittel erfordert. Ohne die dringend gebotene Weiterentwicklung der baulichen Infrastruktur (Busbahnhöfe, Haltestellen etc.) können die Anstrengungen der Industrie und Beförderer diesbezüglich zwangsläufig nicht zu zufriedenstellenden Ergebnissen führen.

#### **d) nationale Ausweitung der FahrgastrechteVO nicht verhältnismäßig**

Der BR-E schlägt in § 39 Abs. 6 S. 5 die Einbeziehung aller Linienverkehrsdienste in den Anwendungsbereich der Art. 19 bis 23 der VO 181/2011 vor. Dies lehnen wir ab. Der europäische Gesetzgeber war unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit darauf bedacht, die mit dieser Verordnung den Beförderern auferlegten Pflichten je nach Reiseweite zu differenzieren. Die Informations- und Entschädigungspflichten der Art. 19 bis 23 der VO 181/2011 sind an das Vorhandensein einer bestimmten Infrastruktur geknüpft (von den Mitgliedstaaten zuvor benannte Busbahnhöfe, die mit Personal besetzt und mit Abfertigungsschaltern, Warteräumen oder Fahrscheinschaltern ausgestattet sind). Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt in mehreren deutschen Bundesländern noch kein solcher Busbahnhof existiert, läuft der Vorschlag auf Erweiterung der o.g. Informations- und Entschädigungspflichten aus Praktikabilitätsgründen ins Leere. Die von der EU-Verordnung vorgenommene Unterscheidung ist sachgerecht und muss beibehalten werden.

#### **e) Übergangsfristen zu kurz**

Der BR-E sieht in § 62 vor, dass der Betrieb gemäß § 21 Abs. 1 S. 2 BR-E im Personenfernverkehr ab dem 1. Januar 2017 barrierefrei erfolgen muss. Damit wird ein Zeitraum von weniger als fünf Jahren als ausreichend angesehen, die Fahrzeugflotte auf „barrierefreie Investitionsalternativen“ umzustellen. Diese Vorstellung ist mit den praktischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht vereinbar. Auch ist die Unterscheidung in einen fünfjährigen Übergangszeitraum für den Personenfernverkehr einerseits und in einen zehnjährigen Übergangszeitraum für den ÖPNV nicht nachvollziehbar. Während es für den Einsatz im ÖPNV bereits barrierefreie Busse gibt (Busrichtlinie 2002/85/EG i.V.m. § 30 d IV StVZO), fehlt es wie oben (2.a) erwähnt für Reisebusse noch an einer Definition der Barrierefreiheit. Nach hiesiger Auffassung ist daher entsprechend dem Verfahren zur Definition von technischen Anforderungen im Stadtbuslinienverkehr erforderlich, unter Einbeziehung aller Beteiligten – sowohl der Behinderten und ihrer Verbände als auch der Beförderer und ihrer Verbände – solche technischen Anforderungen zu erarbeiten und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Europa (UN-ECE) vorzulegen, so dass hier ein europaweit geltender



Standard gesetzt werden kann. Übergangsfristen dürfen erst dann zu laufen beginnen, wenn geeignete Fahrzeuge serienmäßig am Markt erhältlich sind. Hier halten wir die für den ÖPNV vorgeschlagene Frist von zehn Jahren für den Fernlinienverkehr für ebenso erforderlich. Busse werden üblicherweise über acht Jahre steuerlich abgeschrieben; zumindest für diesen Zeitraum braucht der Unternehmer die Gewissheit, mit seinem Investitionsgut wirtschaften zu können. Verringert sich dieser Zeitraum durch zu kurze Übergangsfristen, kommt es zur Vernichtung von Wirtschaftsgütern. Ein vergleichbares Szenario bietet die gegenwärtige Umweltzonenproblematik: steuerlich noch nicht abgeschriebene Busse (Euro III, Baujahr 2006) dürfen nicht mehr in Umweltzonen der Stufe 3 einfahren (Bsp. Berlin, Frankfurt, Stuttgart) und können somit nicht mehr effizient genutzt bzw. müssen mit stark verringertem Wiederverkaufswert veräußert werden.

#### f) Zwangsmitgliedschaft in söp widerspricht Schlichtungsgedanken

Der bdo engagiert sich in der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr seit deren Bestehen und unterstützt den Grundansatz der außergerichtlichen Streitbeilegung, denn dies dient der Verbesserung der Beziehungen zwischen Verkehrsunternehmen und Kunden. Eine Schlichtung setzt allerdings die Mitwirkung der Beteiligten und die Mitgliedschaft der Verkehrsunternehmen in der Schlichtungsstelle voraus. Dies sollte nicht gesetzlich erzwungen werden, da es dem Schlichtungsgedanken diametral entgegensteht. Die Schlichtungsempfehlung ist nicht verbindlich und kann nur Wirkung entfalten, wenn beide Seiten mit dieser Empfehlung einverstanden sind.

Es besteht auch keine Notwendigkeit für einen gesetzlichen Zwang zur Schlichtung, da die ab nächstem Jahr geltende Verordnung 181/2011 sowohl den Beförderern als auch den Mitgliedstaaten für Beschwerdefälle ausdrückliche Pflichten auferlegt. Gemäß Art. 26 und 27 dieser Verordnung müssen Beförderer ein System zur Bearbeitung von Beschwerden unterhalten und haben die Beschwerden ihrer Fahrgäste innerhalb von drei Monaten zu bescheiden. Jeder Mitgliedstaat muss zudem nationale Durchsetzungsstellen einrichten, bei denen Fahrgäste Beschwerden über mutmaßliche Verstöße gegen die Verordnung 181/2011 einreichen können. Im Übrigen steht den Beschwerdeführern jederzeit der Gang zu den ordentlichen Gerichten offen.

### 3. Schutz des Eisenbahnverkehrs

Der BR-E sieht in **§ 13 Abs. 2 Nr. 3** vor, dass eine Liniengenehmigung dann zu versagen ist, wenn „der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen beeinträchtigt, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (...) gewährt werden“. **Diese besondere Schutzklausel allein zu Gunsten des Schienenverkehrs lehnt der bdo ab.** Der unbestimmte Rechtsbegriff „beeinträchtigt“ ist sowohl zu weit gefasst als auch zu unkonkret. Er führt in der Genehmigungspraxis zu einer nicht gerechtfertigt hohen Versagungsquote bei Fernbuslinienverkehren.



Zudem ergibt sich aus dieser Formulierung auch keine Beschränkung auf den Schutz des Nahverkehrs (50 km Grenze). Abgestellt wird vielmehr auf den Schutz subventionierter Schienenverkehre, gleich welche Reichweite sie haben. Somit würden auch subventionierte und teure Regionalverkehre einseitig vor eigenwirtschaftlichen Fernbuslinienverkehren geschützt. Die Spielräume für Fernbusse würden ohne nachvollziehbare Gründe unverhältnismäßig stark eingeschränkt.

Der bdo hält daher das in § 42 a des Reg-E neu eingeführte Beförderungsverbot bei einer Reiseweite des Fahrgastes bis 50 km für geeignet und ausreichend, eine Beeinträchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Fernverkehr zu vermeiden. Verstößt der Unternehmer gegen das Beförderungsverbot für Reiseweiten bis 50 km, so stellt dies zudem eine Ordnungswidrigkeit nach § 61 Abs. 1 Nr. 1 da.

#### 4. Verpflichtung zu anbieterübergreifendem Ticketvertrieb und Fahrplanauskunft

##### a) Ticketvertrieb

Nach dem vom BR-E vorgesehenen § 39 Abs. 8 sollen Unternehmen berechtigt sein, Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu üblichen Konditionen zu vertreiben und entsprechend verpflichtet sein, dies anderen zu gestatten. Das Anliegen, den Fahrgästen einen möglichst einfachen Zugang zu Fahrausweisen für durchgehende Reiseketten zu bieten, wird von uns zwar grundsätzlich unterstützt. Die vorgeschlagene gesetzliche Regelung lehnen wir aber aus rechtlichen und praktischen Gründen ab, denn damit würde zwangsweise die Anerkennung eines Vertrags zu Lasten Dritter vorgegeben. Dies ist unserer Rechtsordnung fremd und geht weit über die aus guten Gründen im Nahverkehr bestehende Beförderungspflicht, die auch eine Pflicht zum Abschluss des Beförderungsvertrags impliziert, hinaus. Ein Vertrieb fremder Fahrausweise ist auch praktisch nur dann möglich, wenn sich die beteiligten Unternehmen zuvor – freiwillig – geeinigt haben.

Im Bereich des Fernbusverkehrs führt ein solcher Zwang zur vertrieblichen Zusammenarbeit privater mittelständischer und großer konzerngebundener Unternehmen, die teilweise oder vollständig im Wettbewerb zueinander stehen, darüber hinaus zu erheblichen Problemen und Wettbewerbsverzerrungen. **Niemand käme ernsthaft auf die vergleichbare Idee, der Lufthansa vorzuschreiben, Tickets von Air Berlin oder anderen Fluggesellschaften zu vertreiben.**

Fernbusanbieter, die sich in ihren Angeboten ergänzen, werden sich auch ohne gesetzlichen Zwang zu Kooperationen zusammenschließen und aus eigenem Interesse gemeinsame Angebote vertreiben. Kernunterschied einer freiwilligen Zusammenarbeit gegenüber einer gesetzlichen Verpflichtung ist, dass im Rahmen der Kooperation Qualitätsstandards und Beförderungsbedingungen harmonisiert werden. Es werden eindeutige Ansprechpartner für den Kunden definiert. Die Kooperationspartner haben ein Interesse an einer gemeinsamen Kundenbindung. Hierdurch können Schnittstellenverluste und Überbuchungen vermieden werden.





## b) Fahrplandaten und Auskunft

Die vom BR-E in § 40 Abs. 4 vorgesehene Pflicht der Unternehmen, elektronische Fahrplandaten weiterzugeben, ist in dieser Form nicht erforderlich und nicht zumutbar. Der Vergleich mit dem Auskunftsportale der Deutschen Bahn hinkt, weil diese nicht in ihrer Eigenschaft als Verkehrsunternehmen, sondern in ihrer Rolle als monopolistischer Herausgeber des einzigen nationalen Auskunftsmediums für Schienenverkehrsverbindungen verpflichtet wurde, dort auch Konkurrenzangebote zu listen. Bisher ist es weder der Deutschen Bahn noch anderen gelungen, einen unternehmens- und verkehrsverbundübergreifenden Ticket-Vertrieb für Deutschland zu entwickeln. Projekte in dieser Richtung gibt es zahlreiche. Sie haben Unsummen an Geldern verschlungen. Kosten-Nutzen-Analysen haben diese Art von Vorhaben immer wieder in Frage gestellt.

Nunmehr gerade kleine und mittlere Unternehmen, die versuchen wollen, neu in den Markt zu kommen, mit dem Aufbau einer solchen „Hürde“ zu überziehen, die sie weder finanziell noch technisch leisten können, ist überhaupt nicht nachvollziehbar. Die Regelung ist daher abzulehnen.

## C. Keine Wettbewerbsnachteile im Binnenmarkt

Mit dem Wirksamwerden des sog. Road Package (EU-Verordnungen 1071/2009 und 1073/2009) am 4. Dezember 2011 ist es ausländischen Busunternehmen möglich, im Rahmen von grenzüberschreitenden Reisen in Deutschland Fahrgäste aufzunehmen, in andere Städte zu befördern und so faktisch Fernlinienverkehr zu betreiben, was deutschen Busunternehmen bislang verwehrt ist. Dadurch kommt es zu Wettbewerbsnachteilen für die hiesige Busbranche. Dies ist ein weiterer Aspekt, der aufzeigt, dass die Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs in Deutschland dringend geboten ist. Sie darf jedoch nicht dazu führen, dass durch nationale Auflagen europaweit geltende Standards zu Barrierefreiheit und Fahrgastrechten verschärft werden, da dies zu Wettbewerbsverzerrungen auch gegenüber ausländischen Busunternehmen führen würde.

## D. Fazit

Der bdo begrüßt die mit dem Reg-E beabsichtigte Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs. Die unter II 1 bis 3 dargestellten Forderungen des BR-E und der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Alternativvorschlag) nach Busmaut, Barrierefreiheit, Vertrieb, Fahrplanauskunft usw. stellen jedoch so hohe wirtschaftliche wie bürokratische Anforderungen an die Unternehmen, dass damit kaum ein privates kleines oder mittelständisches Unternehmen ernsthaft und nachhaltig Fernbuslinienverkehre wird

betreiben können. Nutznießer werden allein internationale Großkonzerne sein. Mittelständische Strukturen werden verhindert bzw. sogar vernichtet.



Dies noch nicht genug, sollen auch die im Reise-, Ausflugs- und Gelegenheitsverkehr tätigen mittelständischen Busunternehmer mit weiteren Wettbewerbsnachteilen überzogen werden. Dies würde zu Verlagerungen von umweltfreundlichem Busverkehr auf weniger umweltfreundliche Verkehrsmittel führen. Fahrgästen würde eine sichere, umweltfreundliche und günstige Alternative zu reisen genommen. Insgesamt wäre die gesamte Bustouristik gefährdet und damit der Wirtschaftsstandort Deutschland bedroht. Dies kann und darf nicht das Ergebnis eines novellierten Personenbeförderungsgesetzes sein.

Berlin, den 23.02.2012

Bundesverband Deutscher  
Omnibusunternehmer ( bdo) e. V.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christiane Leonard', is positioned below the text of the sender.

RA Christiane Leonard  
Hauptgeschäftsführerin



**BERATUNGSUNTERLAGE**

***Bitte aufbewahren!***

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)340-E**



**Bundesverband  
Selbsthilfe  
Körperbehinderter e.V.**

BSK-Landesvertretung Schleswig-Holstein, Waidmannsruh 6, 24594 Hohenwestedt

**Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadt-  
Entwicklung des Deutschen Bundestages  
-Sekretariat-  
Platz der Republik 1**

**11011 Berlin**

**Landesvertretung  
Schleswig-Holstein**

**BSK-Expertin für  
Barrierefreien ÖPNV**

**Leiterin**  
Heike Witsch  
Waidmannsruh 6  
24594 Hohenwestedt  
Tel./Fax: 04871 70 85 75  
E-Mail: HeWi\_bsk@web.de

**Sitz des Dachverbandes**  
Altkrautheimer Str. 20  
74238 Krautheim  
Tel.: 06294 4281-0  
Fax: 06294 4281-79  
zentrale@bsk-ev.org  
www.bsk-ev.org

**Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zu den  
Gesetzentwürfen zur Änderung des PBefG am  
29. Februar 2012**

**Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes soll der Fernbuslinienverkehr weitgehend liberalisiert werden. Die Bundesregierung geht in ihrer Begründung zum Gesetzentwurf davon aus, dass damit für die Verbraucher eine attraktive Beförderungsalternative eröffnet wird.**

**Als Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) können wir diese Meinung keinesfalls teilen. Beide vorliegenden Gesetzentwürfe sehen die verbindliche Einführung von Barrierefreiheit nicht mit der Einführung des neuen Verkehrsangebotes vor, sondern verschieben das „Problem“ auf einen späteren Zeitpunkt ( 5-10 Jahre). Damit werden alle mobilitätsbehinderten Fahrgäste, aber auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wie z.B. Eltern mit Kleinkindern im Kinderwagen oder Senior/innen mit altersbedingten Bewegungsbeschwerden, von der Nutzung der Fernbuslinien ausgegrenzt. Das bedeutet gleichzeitig, dass diese Personengruppen auf ein weniger kostengünstiges Reiseangebot auf der Schiene ausweichen müssen, das derzeit auch noch Probleme im Bereich der Barrierefreiheit aufweist (selbständige Nutzung ohne fremde Hilfe nicht möglich, eingeschränkte Servicezeiten).**

**- 2 -**

Bankverbindung:  
Sparkasse Hohenwestedt  
BLZ 214 520 30  
Konto 30074

Gemeinnützigkeit zuerkannt  
durch das Finanzamt Öhringen  
Steuer Nr. 76001/30101

Eingetragen beim  
Amtsgericht Künzelsau,  
Liste Nr. 154

Der BSK ist Mitglied in diesen Verbänden:



**In beiden Entwürfen wird die Chance nicht wahrgenommen, ein neues Verkehrsangebot für alle Bürger zu schaffen und damit den veränderten gesellschaftlichen Bedingungen Rechnung zu tragen. Der nicht mehr zu übersehende Demografiewandel zeigt täglich in der Öffentlichkeit z.B. eine große Zahl von Senior/innen mit Rollator, die zwar mobilitätseingeschränkt sind, aber trotzdem am gesellschaftlichen Leben teilhaben wollen. Noch offensichtlicher wird das Bedürfnis nach Mobilität bei behinderten Menschen. Durch technisch ausgereifte Hilfsmittel sind körperbehinderte Menschen heute oftmals in der Lage selbständig Reisen zu absolvieren: dienstlich oder privat und nicht weniger häufig als nichtbehinderte Menschen!**

**Inklusion heißt das Zauberwort, dass allen Bürgern gleiche Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen soll. Trotz Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) , insbesondere § 4 und § 8, und UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), insbesondere Art.4 allgemeine Verpflichtungen und Art. 9 Zugänglichkeit, wird das Thema Barrierefreiheit immer wieder auf „später“ verschoben. Wenn Fernlinienbusse nicht durch entsprechende Genehmigungen barrierefrei sein müssen, dann wird das zur Folge haben, dass die für neue Fernlinien beschafften nicht barrierefreien Fahrzeuge ca. 10 Jahre im Einsatz sind. Das sind mindestens 10 Jahre aktiver Ausgrenzung der oben beschriebenen Gruppen!**

**Barrierefreiheit gibt es leider nicht zum Nulltarif. Die Mehrkosten für die Beschaffung barrierefreier Reisebusse müssen finanziert werden. Der BSK sieht dazu folgende Möglichkeiten:**

- a) Für Fernlinienbusse wird eine Mautgebühr erhoben. Wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen Trassen- und Stationsgebühren für die Nutzung der Verkehrswege zahlen müssen, dann ist auch für Busunternehmen eine Gebühr für die Nutzung der Verkehrswege nicht ungewöhnlich. Sie wäre im Sinne einer Gleichbehandlung aller Verkehrsunternehmen nur gerecht. Im SPNV gibt es sogar schon Verkehrsverträge, die**



**Barrierefreiheit verbindlich vorschreiben und bei Verstoß gegen das Gebot der Barrierefreiheit Malusgebühren vom jeweiligen EVU fordern. Einnahmen aus Mautgebühren könnten für eine Anschubfinanzierung zur Deckung der Mehrkosten bei der Beschaffung barrierefreier Reisebusse eingesetzt werden.**

- b) Es werden den Busunternehmen zur Beschaffung barrierefreier Reisebusse günstige Kredite über die KfW angeboten.**

**Fazit: Ein neu geschaffenes Verkehrssystem ohne Barrierefreiheit von Anfang an ist kein Angebot für alle Fahrgäste! An der Entwicklung bei der Deutschen Bahn ist deutlich zu erkennen wie schwer es ist, nachträglich Barrierefreiheit herzustellen. Obwohl positive Ansätze zu erkennen sind ist der Weg zur vollständigen Barrierefreiheit immer noch sehr weit. Ein barrierefreier Einstieg in den neuen Fernbusverkehr ist aber auch dringend erforderlich um behinderten Menschen zu vermitteln, dass Abgeordnete Gesetze nicht nur beschließen sondern deren Inhalte auch umsetzen! Hierzu besteht die einmalige Chance auf Barrierefreiheit für alle.**

*Heike Witsch*

**Heike Witsch  
BSK-Expertin ÖPNV**

**Hohenwestedt, 22.2.2012**

**Anlagen**



# Anlage zur Stellungnahme



Ein Bus für alle Fahrgäste



Ein-/Ausstieg ist auch ohne Hochbord an der Haltestelle möglich



# Anlage zur Stellungnahme



Platz zur Einfahrt in den Bus



Nach Bedarf können Sitze für Rollstuhlplätze ausgebaut werden (erfordert Platzbuchung für RollstuhlnutzerInnen)

Berlin, 23. Februar 2012

---

**Deutscher Industrie- und Handelskammertag**

---

**BERATUNGSUNTERLAGE**  
**Bitte aufbewahren!****Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)340-F****Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften und zum Antrag „Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche“****I. Grundsätzliche Anmerkungen**

Die geplante Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften befasst sich einerseits mit der Anpassung des PBefG an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und andererseits mit der Umsetzung der Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag zur Liberalisierung des Marktes für Buslinienfernverkehr.

**1. Anpassung des PBefG an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Der Öffentliche Personennahverkehr ist Teil der Daseinsvorsorge. Wirtschaft und Bevölkerung sind auf einen qualitativ hochwertigen ÖPNV zu bezahlbaren Preisen angewiesen. Ohne leistungsfähigen ÖPNV könnten die Mobilitätsbedürfnisse vieler Bürger nicht befriedigt werden. Der ÖPNV stellt insbesondere die Mobilität von Menschen ohne Pkw sicher. Mit Blick auf die alternde Gesellschaft wird die Bedeutung des ÖPNV in den nächsten Jahren eher noch zunehmen.

Damit hochwertiger ÖPNV zu bezahlbaren Kosten dauerhaft bereitgestellt werden kann, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Leistungen des SPNV müssen grundsätzlich im Wettbewerb vergeben werden,
- Inhousevergabe nur unter den engen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 insbesondere das Verbot von Beteiligungen an Ausschreibungen außerhalb des durch die Inhousevergabe geschützten Bereichs,
- Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre,
- ÖPNV-Anbieter müssen ihre Kompetenz in die Erarbeitung von Nahverkehrsplänen einbringen können,
- Trennung zwischen Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden muss sichergestellt werden,
- Vergabeverfahren muss unternehmerische Kreativität unterstützen,
- Vergabeverfahren müssen Altunternehmern faire Chance gewähren,



- wettbewerbsfähige mittelständische Strukturen im Busgewerbe sollten erhalten werden.

Änderungen gesetzlicher Regelungen zum ÖPNV müssen die genannten Punkte unterstützen, sie sollten sie keinesfalls konterkarieren.

## 2. Umsetzung der Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag zur Liberalisierung des Marktes für Buslinienfernverkehr

Der DIHK unterstützt eine Öffnung des Marktes für Buslinienverkehr. Die derzeitigen Beschränkungen stellen das letzte Relikt der Verkehrsmarktregulierung aus den 1930er Jahren dar. Busunternehmen sollten die gleichen Rechte wie Fluggesellschaften haben; auch im Luftverkehr können Verkehre nicht wegen möglicher Auswirkungen auf den Schienenverkehr verhindert werden. Zudem steht die Schiene in einem intensiven Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr. Da Fernbusse zur Erreichung akzeptabler Reisezeiten aber nur wenige Unterwegshalte werden einlegen können, dürften sich die befürchteten Verlagerungen vom Schienenpersonenverkehr auf den Bus in engen Grenzen halten. Fernbuslinien werden vor allem neue Kunden im preissensiblen Bereich gewinnen.

Um den Wettbewerb langfristig zu sichern, ist eine Betreibervielfalt anzustreben. Mittelständische Unternehmen müssen reelle Chancen für einen Markteintritt erhalten. Die Reform sollte nicht darauf hinauslaufen, dass der Fernbusmarkt unter wenigen Großanbietern aufgeteilt wird. Zugleich sollte darauf geachtet werden, dass die Genehmigungsverfahren möglichst einfach und unbürokratisch gestaltet werden.

## **II. Anmerkungen zu den Gesetzentwürfen / Anträgen**

### 1. Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der vorgelegte Gesetzentwurf ist im Wesentlichen gelungen. Mit ihm wird sowohl die notwendige Anpassung des PBefG an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, als auch die Öffnung des Marktes für Buslinienfernverkehr erreicht.

Im ÖPNV kann der Gesetzentwurf dazu beitragen,

- das Nebeneinander kommunaler und privater Anbieter,
- die Betreibervielfalt im Busgewerbe und
- einen angemessenen Interessenausgleich zwischen Aufgabenträgern, Nutzern und Anbietern zu wahren.

Folgende Punkte sind besonders hervorzuheben:

§ 1 Abs. 2 Nummer 1 PBefG soll nach dem vorliegenden Gesetzentwurf wie folgt gefasst werden: „1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;“. Mit dieser Formulierung würde ein Teil der gewerblichen Personenbeförderung nicht mehr vom Gesetz erfasst werden. Dies erscheint inkonsistent. Die gesetzliche Schutzfunktion für die gewerbliche Personenbeförderung würde ins Leere laufen und die gesetzliche Restriktion nur noch einen Teil der gewerblich/geschäftsmäßigen Unternehmer treffen. Die gesetzliche Schutzfunktion ist nur dann wirksam, wenn sich jeder, der gewerblich Personen befördern lässt, der Genehmigungspflicht unterziehen muss.

§ 8 Abs. 4 schreibt eindeutig den Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre fest. Diese Formulierung wird ausdrücklich begrüßt.

§ 8b Abs. 2 Satz 3 Nummer 2: Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrats zu, das Wort „Eignung“ durch das Wort „Leistungsfähigkeit“ zu ersetzen und den Klammerzusatz „(Eignungsnachweise)“ anzufügen. Diese Zustimmung ist zwar zutreffend, da tatsächlich nicht erkennbar ist, welche Form der Eignung neben der Fachkunde noch vorgelegt werden soll. Die Frage, was sich unter dem Begriff „Eignung“ verbirgt, wird jedoch auch aus der Gegenäußerung nicht deutlich. Da im ursprünglichen Entwurf der Bundesregierung die Leistungsfähigkeit, die üblicherweise im Bereich der Auftragsvergabe eingefordert wird, nicht explizit genannt wird, könnte man den Schluss ziehen, dass diese gemeint sein sollte. Das müsste aber deutlich gemacht werden.

§ 13 Abs.2 Nr. 4 d): Der DIHK plädiert für eine Streichung, weil der Aufgabenträger selber durch eine entsprechende Definition des Netzes ertragreiche und defizitäre Strecken sinnvoll bündeln kann.

§ 13 Abs 2b: Der Absatz ist entbehrlich, weil das Vergaberecht die Auswahlkriterien regelt.

§ 21 Abs. 4: Der DIHK plädiert für die Streichung der Worte „oder einen Teil des“ in Satz 1, um das Aushebeln des Genehmigungswettbewerbs durch von vornherein überzogene Angebote zu verhindern.

§ 21 Abs. 5: Eine Betriebspflicht ist das Pendant zum ausschließlichen Recht, um eine Linie im Rahmen eines ÖPNV-Gesamtangebotes zu bedienen. Daraus folgt für künftige Fernbuslinien, dass dort – da es sich nicht um ausschließliche Rechte handeln wird – keine Basis für eine Betriebspflicht wie im ÖPNV besteht. Der Fernbusmarkt ist eher mit dem Luftverkehr vergleichbar.

§ 42 a: Die Regelung schafft klare Voraussetzungen für die Aufnahme von Buslinienfernverkehr. Die 50-km-Grenze mit der Möglichkeit von Ausnahmen bei unzureichenden Nahverkehrsangeboten erscheint akzeptabel.



§§ 45 ff.: 2006 wurden die Regelungen zur Genehmigung von Gelegenheitsverkehren an das europäische Recht angepasst. Seitdem kann die Erteilung der Genehmigung auch durch die Gemeinschaftslizenz nachgewiesen werden, wenn sie den Zusatz erhält: "Gilt auch als Genehmigung für die Beförderung im innerdeutschen Gelegenheitsverkehr". Die Novellierung des PBefG sollte zum Anlass genommen werden, die Unterscheidung des Gelegenheitsverkehrs in die Formen „Ferienziel-Reisen“, „Ausflugsfahrten“ und „Mietomnibusverkehr“ aufzugeben und einheitlich als Gelegenheitsverkehr zu regeln. Dieser Punkt wird im vorliegenden Gesetzentwurf bedauerlicherweise nicht aufgegriffen.

Zur Diskussion um die Abgrenzung zwischen Buslinienfernverkehr und Gelegenheitsverkehr ist daran zu erinnern, dass dies in Art. 2 der VO 1073/2009 geregelt ist.

## 2. Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der Gesetzentwurf stellt gegenüber dem Regierungsentwurf keine Verbesserung dar. Eine Änderung des § 8 Abs. 3 PBefG im Sinne des Gesetzentwurfs der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erscheint problematisch. Es stellt sich die Frage, wie stark das Gewicht und die Regelungstiefe von Nahverkehrsplänen künftig sein sollten. Es besteht die Gefahr, dass auf bestimmte Unternehmen maßgeschneiderte Anforderungen formuliert werden könnten, die hinterher nur durch diese erfüllt werden könnten. Eigenwirtschaftliche Leistungen könnten dadurch eingeschränkt werden. Als einziger Vorteil einer erhöhten Bindungswirkung von Nahverkehrsplänen bliebe, dass die Nahverkehrspläne keine unbezahlbaren Wunschzettel würden, weil die Bindung zur Folge hätte, dass die festgeschriebenen Vorgaben auch bestellt und bezahlt werden müssten.

Die Einbeziehung von Kraftomnibussen in die Maut sollte nicht als „Preis“ für eine Marktöffnung des Buslinienfernverkehrs erfolgen. Eine Ausweitung der Maut auf weitere Nutzergruppen sollte vielmehr im Rahmen eines Konzeptes zum Infrastrukturausbau mit verbindlichen Ausbauzielen und entsprechender Finanzierung erfolgen. Die isolierte Einführung einer Busmaut wird unter dem Aspekt der Infrastrukturfinanzierung keinen nennenswerten Beitrag leisten können. Auch wird sie als Instrument zur Verbesserung der Wettbewerbsposition der Bahn wenig hilfreich sein: Bei einer angenommenen Maut von 15 Cent/km und 30 Fahrgästen würden sich die Kosten bei einer Fahrt über 200 km um einen Euro je Fahrgast erhöhen. Im Wettbewerb zur Schiene wären diese zusätzlichen Kosten keine relevante Größe, könnten aber im besonders preissensiblen Marktsegment des Gelegenheitsverkehrs zu Problemen führen.

## 3. Antrag der Fraktion DIE LINKE: Keine Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche

Der Antrag erscheint nicht zielführend. Im Antrag wird darauf hingewiesen, dass die geplante Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs nicht in ein Gesamtkonzept eingebettet sei. Dies ist richtig, ein solches Konzept ist für den Personenfernverkehr aber auch nicht vorgesehen. Der Schienenperso-

nenfernverkehr wird seit der Bahnreform eigenwirtschaftlich durchgeführt und steht hierbei im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Luftverkehr. Die DB AG entscheidet, auf welcher Strecke sie welchen Schienenpersonenfernverkehr durchführt. Der Staat macht dem Unternehmen keine Vorgaben für den Fernverkehr; er setzt allenfalls über die Investitionen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans Akzente. Eine Verpflichtung des Staates zur Planung des Fernverkehrs erscheint nicht erforderlich. Wollte der Bund zusätzliche Fernverkehrsangebote auf der Schiene, müsste er diese analog der Vorgehensweise im SPNV finanzieren. Der Markt funktioniert derzeit aber auch ohne staatliche Lenkung und im Grundsatz auch ohne öffentliche Zuschussung. Vor diesem Hintergrund ist es nur konsequent, wenn private Busunternehmen – wie auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Fluggesellschaften – ihre Marktchancen suchen.

Fernbuslinien werden weder den hochwertigen Nahverkehrsangeboten (Regionalexpress) noch den Fernverkehrsangeboten (IC, ICE) nennenswerte Konkurrenz machen. Sie werden sich vielmehr auf den Relationen ihre Marktnischen suchen, wo die bisherigen Angebote unzureichend sind. Sofern Fernbuslinien auf Relationen eingerichtet werden sollten, auf denen ein direkter Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr besteht, ist nicht mit nennenswerten Kannibalisierungseffekten zu rechnen. Untersuchungen, wonach 60 Prozent der Kunden im Fernbusverkehr Verlagerungen von bisherigen Kunden des Schienenpersonenfernverkehrs seien, erscheinen zweifelhaft. Fernbusse werden vor allem die Mobilität von Personengruppen mit geringem Einkommen und ohne eigenen Pkw verbessern. Konsequenzen sind allenfalls für Mitfahrzentralen zu erwarten.



c/o Deutscher Städtetag  
Hausvogteiplatz 1 · 10117 Berlin

23.2.2012

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages  
Herrn Vorsitzenden  
Dr. Anton Hofreiter  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Bearbeitet von  
Dr. Brohm/DLT  
Folkert Kiepe/DST

Telefon 0 30/59 00 97 - 331  
Telefax 0 30/59 00 97 - 430

E-Mail:  
Markus.Brohm@Landkreistag.de  
Folkert.Kiepe@Staedtetag.de

Aktenzeichen  
III-958-30 (DLT)  
66.05.20 (DST)

## Stellungnahme

- zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung personenbezogensrechtlicher Vorschriften (Drs. 17/8233),
- zum Gesetzentwurf der Bundestagsfraktionen der SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN (Drs. 17/7046) und
- zum Antrag der Bundestagsfraktion DIE LINKE (Drs. 17/7487)

Sehr geehrter Herr Dr. Hofreiter,  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Einladung zur Verbändeanhörung am 29.2.2012 bedanken wir uns. Von der Möglichkeit, Ihnen vorab eine schriftliche Stellungnahme zu schicken, machen wir gerne Gebrauch. Wir konzentrieren uns dabei auf die zentralen Punkte. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung (Drs. 17/8233) wird dabei im Folgenden als „Regierungsentwurf“ (RegE), der Gesetzentwurf der Bundestagsfraktion der SPD und Bündnis 90/Die Grünen (Drs. 17/7046) als „Fraktionsentwurf“ (FrakE) bezeichnet.

### 1. Allgemeine Vorbemerkung und grundsätzliche Kritik am Regierungsentwurf

Die Novellierung des Personenbeförderungsrechts und seine Anpassung an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind für die kommunalen Spitzenverbände ein zentrales Gesetzgebungsverfahren.

Nach dem Regionalisierungsgesetz und den ÖPNV-Gesetzen der Länder tragen die Kreise und Städte als Aufgabenträger die Gewährleistungsverantwortung für eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung – planerisch, organisatorisch und vor allem auch finanziell. Das Bundesverwaltungsgericht rechnet diese Aufgabe ausdrücklich „zum Kreis der pflichtigen Selbstverwaltungsaufgaben“, die der Garantie des Art. 28 Abs. 2 GG unterfallen (BVerwG 3 C 1.09 und 2.09 vom 29.10.2009). Um diese Aufgaben rechtssicher und kosteneffizient erfüllen zu können, benötigen die Aufgabenträger allerdings auch die dazu erforderlichen Instrumente und Steuerungsmöglichkeiten.

Seitens der kommunalen Spitzenverbände müssen wir insoweit jedoch mit Bedauern feststellen, dass der Regierungsentwurf zur PBefG-Novelle hinter diesen Anforderungen deutlich zurückbleibt: Statt die Kommunen bei der Erfüllung der ihnen vom Staat überantworteten Aufgaben zu unterstützen, erschwert ihnen der Gesetzentwurf der Bundesregierung die Aufgabenwahrnehmung unter dem neuen Ordnungsrahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, indem er einseitig den wirtschaftlichen Eigeninteressen eines Teils des Verkehrsgewerbes größeres Gewicht beimisst als den Belangen der kommunalen Daseinsvorsorge und der Sicherung ihrer Finanzierbarkeit. Das gilt im Besonderen für ländliche Räume, wo die demografischen Herausforderungen die Situation bereits heute zusätzlich verschärfen, es gilt aber auch bereits für Angebote in städtischen Ballungsräumen. Wird der Ausgleich der widerstreitenden Interessen nicht anders austariert als im Regierungsentwurf bislang vorgesehen, wird ein angemessenes Nahverkehrsangebot für die gesamte Bevölkerung von den Kommunen vielerorts nicht mehr finanzierbar sein. Damit würde die Bundesregierung auch ihren eigenen Ansprüchen im Koalitionsvertrag nicht gerecht, der die Interessen einer kommunal verantworteten Daseinsvorsorge in diesem Bereich ausdrücklich anerkennt.

Die kommunalen Spitzenverbände haben wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass es insoweit nicht um die z. T. ideologisch aufgeladene Systemfrage „Privat oder Staat“ geht, sondern vielmehr um den verantwortungsvollen und sorgsamen Umgang mit Steuergeldern in Aufgabenbereichen, in denen der Markt Daseinsvorsorgefunktionen nicht in vollem Umfang allein – d. h. vollständig, in autonomer Organisation und bei eigenständiger Finanzierung – erfüllt und in denen zur Sicherung eines angemessenen Niveaus der Mobilitäts-Daseinsvorsorge in erheblichem Umfang öffentliche Gelder aufgewandt werden müssen. In diesen Fällen muss der Gefahr des „Rosinenpickens“ durch private Anbieter begegnet werden, wenn man nicht will, dass Steuerzahler und Kommunen nur noch den „defizitären Rest“ des Leistungsspektrums – unter noch höherem Mitteleinsatz – als Ausfallbürgen verwalten und bezahlen müssen.

Auch der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Regierungsentwurf – parteiübergreifend – eine Reihe von Änderungen eingefordert, die in diesem Sinne die Befugnisse der Aufgabenträger stärken, um eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung sicherzustellen. Diese Änderungen greifen die Kernforderungen der kommunalen Spitzenverbände zwar nicht zu 100 % auf, werden von uns aber gleichwohl als tragfähige Kompromissregelung bewertet und stellen in weiten Teilen eine merkliche Verbesserung der Aufgabenträgerbelange dar, die wir ausdrücklich begrüßen.

Nachdem bereits 2008 ein erster Novellierungsversuch scheiterte, appellieren wir dringend an den Deutschen Bundestag, die berechtigten Forderungen der Länder und der kommunalen Spitzenverbände aufzugreifen und den Gesetzentwurf der Bundesregierung unter Berücksichtigung der Belange einer bedarfsgerechten und kosteneffizient finanzierbaren kommunalen Daseinsvorsorge neu auszutarieren. Andernfalls besteht die konkrete Gefahr, dass die längst überfällige Anpassung des deutschen Personenbeförderungsrechts an die Vorgaben der seit dem 3.12.2009 unmittelbar geltenden EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch im zweiten Anlauf nicht gelingt. Ein Scheitern der Novelle wäre dabei für alle Beteiligten – Genehmigungsbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen – gleichermaßen nachteilig, denn trotz des Vorrangs des EU-Rechts würden ohne eine Anpassung des nationalen Personenbeförderungsrechts große Rechtsunsicherheiten verbleiben, die bereits heute zu erheblichen Mehraufwendungen bei allen Beteiligten (nicht zuletzt für umfangreiche Rechtsberatungsleistungen) führen und öffentliche Gelder binden, die damit nicht für die Verkehrsbedienung der Bevölkerung zur Verfügung stehen.

## **2. Rechtssicherheit nur durch umfassende Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Die kommunalen Spitzenverbände kommen nicht umhin, zunächst nochmals nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass sie angesichts der Rechtswirkungen, die von einer PBefG-Liniengenehmigung ausgehen, in Deutschland eine umfassende Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf sämtliche Linienverkehre für europarechtlich zwingend geboten halten. Dabei ist gleichgültig, ob die Verkehre „eigenwirtschaftlich“ oder „gemeinwirtschaftlich“ finanziert werden: In Gestalt der Betriebs-, der Beförderungs- und der Tarifpflicht (§§ 21, 22, 39 und 45 PBefG) enthält *jede* Liniengenehmigung „Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes“ im Sinne der Vorgängerverordnung Nr. 1191/69/EWG (vgl. BVerwG 3 C 1.09 und BVerwG 3 C 2.09, jeweils Rn. 29) und damit gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. nur EuGH Rs. C 504/07 vom 5.7.2009, Rn. 18). Als Kompensation für diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhält der Inhaber einer Liniengenehmigung nach dem deutschen Personenbeförderungsrecht im Gegenzug ein linienbezogenes Monopol (sog. Verbot der Doppelbedienung). Dieses ist als „ausschließliches Recht“ nach Art. 2 f) VO 1370/2007, jedenfalls aber als sonstige, nicht-finanzielle Ausgleichsleistung im Sinne von Art. 2 g) VO 1370/2007 zu qualifizieren („jeder Vorteil, insbesondere finanzieller Art“) und darf daher – ebenso wie etwaige zusätzliche finanzielle Ausgleichsleistungen – nur nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Auch das BVerwG hat in den zitierten Entscheidungen klargestellt, dass eigenwirtschaftliche Verkehre, ihr Vorrang und ihre Finanzierung außerhalb der Verordnung 1191/69/EWG bislang nur deshalb zulässig waren, weil sie vom Anwendungsbereich der Verordnung 1191/69/EWG ausgenommen werden konnten (vgl. Art. 1 Abs. 1 VO 1191/69/EWG in der seit 1992 geltenden Fassung). Eine solche Bereichsausnahmemöglichkeit ist mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jedoch entfallen.

In dieser Rechtsauffassung werden die kommunalen Spitzenverbände durch das Schreiben der Europäischen Kommission vom 25.6.2009 an die Republik Österreich nachdrücklich bestärkt, in dem die Kommission deutlich macht, dass die Verordnung immer dann anzuwenden ist, wenn finanzielle Ausgleichsleistungen und/oder „marktzugangsrelevante Vorteile“ gewährt werden: Eine Liniengenehmigung gewährt angesichts des sog. „Verbots der Doppelbedienung“ ohne Zweifel einen solchen „marktzugangsrelevanten Vorteil“. Auch die geplante „Liberalisierung“ des Busfernverkehrs bestätigt dies und lässt keinen anderen Schluss zu.

Insofern verkürzt die vorgesehene Anerkennung so bezeichneter „eigenwirtschaftlicher“ Verkehre, die außerhalb der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genehmigt werden, den Geltungsanspruch dieses neuen Ordnungsrahmens in europarechtlich unzulässiger Weise und beschneidet zugleich die Steuerungsinstrumente der ÖPNV-Aufgabenträger als zuständige Behörden im Sinne dieser Verordnung.

Den in § 8 Abs. 4 RegE bzw. § 8 Abs. 4 FrakE postulierten Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die außerhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zugelassen werden, lehnen die kommunalen Spitzenverbände daher ausdrücklich ab. Sie bedauern insoweit, dass sowohl der Gesetzesentwurf der Bundesregierung wie auch die Änderungsanträge des Bundesrates und der Gesetzesentwurf der Bundestagsfraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen die überkommene Unterscheidung zwischen so bezeichneten „eigenwirtschaftlichen“ Verkehren und gemeinwirtschaftlichen (Aufgabenträger-)Verkehren – trotz begründeter europarechtlicher Bedenken – fortschreiben und für beide Arten der Finanzierung unterschiedliche Marktzugangsregeln vorzusehen – unter Inkaufnahme von Rechtsrisiken für die Zulassung von Verkehren und deren Finanzierung.

### **3. Missverhältnis zwischen den Befugnissen der Genehmigungsbehörden und der Aufgabenträger erschwert Aufgabenwahrnehmung und gefährdet Rechtssicherheit**

Darüberhinaus ist es für die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger essentiell, dass sie ihrer Gewährleistungsverantwortung für einen bedarfsgerechten, umwelt- und sozialverträglichen ÖPNV, den sie im Rahmen der Daseinsvorsorge organisatorisch, planerisch und finanziell sicherzustellen haben, auch tatsächlich und rechtssicher nachkommen können. Angesichts knapper öffentlicher Haushalte müssen sie dies auch kosteneffizient tun können.

#### *a) Bewertung des Regierungsentwurfs*

Der Regierungsentwurf wird diesen Anforderungen jedoch nicht gerecht. Vielmehr erschwert er den Aufgabenträgern die Erfüllung ihrer Aufgaben der Daseinsvorsorge unter dem neuen Ordnungsrahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, weil das Verhältnis zwischen Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden in zentralen Punkten unzureichend gelöst ist und diverse Regelungen den unterschiedlichen Aufgaben- und Verantwortungsbereichen von Aufgabenträgern (Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV) und Genehmigungsbehörden (Gewerberecht) nicht Rechnung tragen, sondern den Genehmigungsbehörden eine gestaltende Rolle sowohl bei der Zulassung eigenwirtschaftlicher wie auch gemeinwirtschaftlicher Verkehre einräumen.

Es war daher von Beginn an eine *zentrale Mindestforderung* der kommunalen Spitzenverbände, dass der Nahverkehrsplan – als einzig verbleibendes Steuerungsinstrument der demokratisch legitimierten kommunalen Aufgabenträger – für *alle* an der Durchführung des ÖPNV vor Ort beteiligten kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen, staatlichen Genehmigungsbehörden und kommunalen Aufgabenträger mit Blick auf die im Nahverkehr enthaltenen Festlegungen rechtlich verbindlich werden muss (z. B. hinsichtlich Linienführung und -bündelung, Fahrplanangebot und Taktung, behinderten- und umweltgerechten Fahrzeugstandards, Vorgaben zur Gewährleistung der Sicherheit im ÖPNV wie Videoüberwachung und Haltestellenausstattung etc.). Nur so können die Kommunen als ÖPNV-Aufgabenträger den von der Öffentlichkeit und der Politik an sie gestellten Erwartungen in Bezug auf Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz sowie Sicherheit im ÖPNV gerecht werden.

Die im Regierungsentwurf zu kritisierenden Regelungen und ihre negativen Folgen für die Aufgabenträger lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

#### *- Keine „volle“ Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans:*

Mit der Regelung in § 13 Abs. 2 Nr. 2 d) RegE erschwert der Regierungsentwurf bestenfalls nur das finanziell motivierte „Rosinenpicken“ einzelner ertragreicher Linien oder Teilnetze aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel. In allen anderen Fällen einer Abweichung des beantragten eigenwirtschaftlichen Verkehrs von den Vorgaben des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde nach § 13 Abs. 2a PBefG dagegen nicht zur Ablehnung des Antrags verpflichtet; die derzeitige Kann-Vorschrift bedeutet juristisch nicht einmal ein intendiertes Ermessen („soll... versagen“). Möglich bleiben damit ein Unterschreiten der Vorgaben des Nahverkehrsplans in quantitativer Hinsicht (z. B. Fahrplan und Taktung) und qualitativer Hinsicht (z. B. behindertengerechte Fahrzeugspezifikationen, Vorgaben zur Sicherheit im ÖPNV) ebenso wie insbesondere auch ein „zeitliches“ Rosinenpicken durch das selektive Bedienen zu bestimmten lukrativen Hauptzeiten (Berufsverkehrs-/Stoßzeiten, Fokussierung auf Schulbeginn und -ende). Rentabel bedienbare Linienbestandteile werden so im Einzelfall privatisiert und der „unrentable Rest“ – zulasten der öffentlichen Haushalte und des Steuerzahlers – kommunalisiert, obwohl der betreffende Verkehr eigentlich genügend Erträge für eine Bedienung auch der Randzeiten erbringen

würde bzw. die Erträge kostendämpfend für eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung eingesetzt werden könnten.

Können aber eigenwirtschaftliche Verkehre von der Genehmigungsbehörde selbst dann genehmigt werden, wenn sie hinter den quantitativen und qualitativen Vorgaben des Nahverkehrsplans zurückbleiben, so wird einer ineffizienten Finanzierung des ÖPNV zulasten der öffentlichen Haushalte Vorschub geleistet: Die „Lücke“ zur ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des Nahverkehrsplans ist nur durch finanziell ungünstige Vereinbarungen mit dem Inhaber der jeweiligen Linienkonzession zu schließen, der den Aufgabenträgern hierbei jedoch – mangels Wettbewerb – schon heute vielfach die Preise diktiert.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass solche nachträglichen finanziellen Betrauungen, über die die Aufgabenträger auch die angeblich „eigenwirtschaftlichen“ Verkehre in großem Umfang mitfinanzieren, beihilferechtliche Schwierigkeiten nach sich ziehen: Da die Aufgabenträger regelmäßig keinen Einblick in die tatsächliche Finanzierungsstruktur eines Verkehrs haben (scil.: Die § 45a PBefG-Mittel werden im Regelfall von den Ländern direkt an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet ebenso wie die in einzelnen Bundesländern existierende Bus- und Infrastrukturförderung), haben die Aufgabenträger kaum Möglichkeiten, den tatsächlichen Zuschussbedarf eines Verkehrs zu ermitteln. Dies führt zu Überkompensationen und zu Finanzierungseffizienzen, die spätestens mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beihilfe- und vergaberechtlich nicht mehr mit europäischem Recht in Einklang sind und die sich die Aufgabenträger zudem angesichts der kommunalen Finanzlage künftig nicht mehr leisten können.

- *Auch kein Einvernehmenserfordernis bei anderen zentralen Entscheidungen:*

Nach § 13 Abs. 2b RegE sind zwar bei Vorliegen mehrerer Anträge im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs der Bewerber mit der „besten Verkehrsbedienung“ zu berücksichtigen, wobei „insbesondere die Festlegungen des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen“ sind; die verkehrliche Bewertung übernimmt insoweit jedoch letztlich die Genehmigungsbehörde allein. In gleicher Weise kann die Genehmigungsbehörde etwa im Rahmen von § 21 Abs. 3 und 4 RegE für Entscheidungen über die Erweiterung, Änderung oder Entbindung genehmigter Verkehre sowie in § 40 Abs. 2 und 4 RegE für Entscheidungen über den Fahrplan ebenfalls allein entscheiden, ohne ein Einvernehmen mit dem Aufgabenträger herzustellen zu müssen, der die politische Verantwortung für die Erfüllung der öffentlichen Verkehrsinteressen trägt.

In vergleichbaren Fällen eines Auseinanderfallens von Planungs- und Genehmigungsinstanz wird dagegen in anderen Gesetzgebungsbereichen – etwa im Baurecht – ein Einvernehmenserfordernis normiert. Auch hinsichtlich der verkehrlichen Bewertung im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs und bei den übrigen angesprochenen Entscheidungen halten es die kommunalen Spitzenverbände deshalb für erforderlich, dass die Genehmigungsbehörde hier jeweils ausdrücklich nur „im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger“ handeln kann.

Die kommunalen Spitzenverbände sehen in diesen Regelungen insgesamt ein deutliches Missverhältnis zwischen den Befugnissen der Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörden und einen eklatanten Widerspruch zur Daseinsvorsorgeverantwortung der Aufgabenträger, die den ÖPNV organisatorisch, planerisch und finanziell sicherzustellen haben. So haben die von der Genehmigungsbehörde letztlich im Alleingang getroffenen Entscheidungen unmittelbare Folgewirkungen für die Planungssicherheit der Aufgabenträger

und ihre Planungen des Gesamtverkehrsangebots einschließlich der Integration der einzelnen Verkehrsleistungen.

Dieses Missverhältnis der Befugnisse zeigt sich nicht zuletzt auch darin, dass die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger infolge der rechtlichen Unverbindlichkeit des Nahverkehrsplans – bereits mangels Klagebefugnis – nicht einmal die Möglichkeit haben, eine gerichtliche Entscheidung herbeizuführen, wenn die Genehmigungsbehörde von Vorgaben des Nahverkehrsplans abweicht (vgl. nur OVG Münster, Beschluss vom 12.9.2008, AZ: 13 B 929/08, Rn. 9 ff.).

Die kritisierten Regelungen begründet die Bundesregierung damit, dass die Genehmigungsbehörde „als Schiedsrichter“ fungieren müsse und daher nicht an die verkehrlichen Vorstellungen des Aufgabenträgers gebunden sein dürfe. Die Genehmigungsbehörde ist jedoch nach dem Regierungsentwurf keinesfalls nur ein „neutraler Schiedsrichter“, sondern übernimmt eine „gestaltende Rolle“: Ohne eine Bindung an die verkehrlichen Vorstellungen der Aufgabenträger setzt sie sich nämlich selbst an die Stelle der Aufgabenträger und entscheidet damit selbst über die „ausreichende Verkehrsbedienung“, obwohl hierfür nach dem Regionalisierungsgesetz und den ÖPNV-Gesetzen der Länder ausdrücklich die Aufgabenträger zuständig sind. Die Genehmigungsbehörde wird mithin selbst zum maßgeblichen Akteur.

Mit ihrer Aussage, dass die Genehmigungsbehörde bei der Zulassung von eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren nicht lediglich über die subjektiven (rein gewerberechtlichen) Zulassungsvoraussetzungen, sondern auch über die „ausreichende Verkehrsbedienung“ befinden können müsse, setzt sich die Bundesregierung zudem in einem zentralen Punkt in eklatanten Widerspruch zu ihrer eigenen Argumentation: So hat die Bundesregierung immer argumentiert, die Rolle der Genehmigungsbehörden bei der Zulassung von eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren unterfalle deshalb nicht der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, weil sie „rein gewerberechtlich“ sei; lediglich die Marktintervention des Aufgabenträgers falle in den Anwendungsbereich der Verordnung. Diese Auffassung ist jedoch – unabhängig von den bereits angesprochenen rechtlichen Streitpunkten, ob nicht bereits jede Liniengenehmigung „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ und „ausschließliche Rechte“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 begründet – überhaupt nur dann in sich schlüssig, wenn die Genehmigungsbehörden an die verkehrlichen Vorstellungen des Aufgabenträgers gebunden sind und nicht selbst an Stelle des Aufgabenträgers Aufgaben der gestaltenden Verwaltung wahrnehmen, indem sie abschließend über die „ausreichende Verkehrsbedienung“ und damit über die Marktintervention entscheiden.

Für eine über die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen hinausgehende Prüfungs- oder Entscheidungskompetenz der Genehmigungsbehörden besteht zudem kein Anlass: Soweit es im demokratischen Rechtsstaat eines neutralen „Schiedsrichters“ bedarf, fällt diese Rolle den Gerichten zu. Auch im Bereich der Bestellung von SPNV-Leistungen gibt es neben dem Aufgabenträger keine zusätzliche Genehmigungsbehörde, die über die Marktintervention mitentscheidet.

### *c) Bewertung des Fraktionsentwurfs*

Der Fraktionsentwurf enthält demgegenüber in Gestalt von § 8 Abs. 3 FrakE eine – ausdrücklich zu begrüßende – Klarstellung der unterschiedlichen Zuständigkeiten und Verantwortungsbereiche von Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden.

Darüber hinaus führt der Fraktionsentwurf – der auch insoweit den im Bundesrat parteiübergreifend beschlossenen Änderungsanträgen entspricht – auch inhaltlich zu einer spürbaren Verbesserung der Steuerungsbefugnisse der Aufgabenträger. Zwar sieht er ebenfalls keine Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans vor, wählt mit § 13 Abs. 2a Satz 2 FrakE aber eine



gangbare regelungstechnische Alternative: Einheitlicher und für die Genehmigungsbehörde verbindlicher Maßstab zur Bewertung von Genehmigungsanträgen ist nicht der Nahverkehrsplan selbst, sondern Maßstab sind die verkehrlichen Vorstellungen, die der Aufgabenträger in der Vorabkennzeichnung für seine eigenen Vergabeabsichten publiziert hat. Soweit bei der Vorabkennzeichnung – wie in § 13 Abs. 2a Satz 5 FrakE vorgesehen – Verweise auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans zulässig sind und nicht bereits ein Jahr vor der eigentlichen Ausschreibung oder Direktvergabe umfangreiche Vergabeunterlagen beigelegt werden müssen, stellt § 13 Abs. 2a Satz 2 FrakE insofern eine regelungstechnische Alternative zur geforderten Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans dar, die aus kommunaler Sicht im Ergebnis weitgehend gleichwertig und als tragfähiger Kompromiss anzusehen ist.

Der vom Bundesrat und im Fraktionsentwurf gewählte Regelungsansatz hat zudem den „Charme“, dass er auf einfache und praktikable Weise der wiederholt geäußerten Sorge der privaten Verkehrswirtschaft Rechnung trägt, die Aufgabenträger könnten in einem verbindlichen Nahverkehrsplan überzogene Anforderungen aufstellen und auf diese Weise eigenwirtschaftliche Verkehre gezielt verhindern, um sich dann anschließend bei der Beauftragung eigener kommunaler Verkehre selbst nicht an diese Vorgaben zu halten. Die kommunalen Spitzenverbände haben selbst wiederholt Regelungsvorschläge unterbreitet, die diesen unterstellten Missbrauch verhindert hätten, die aber beim Verkehrsgewerbe dennoch keine Akzeptanz fanden. Mit § 13 Abs. 2a Satz 2 FrakE wird u.E. nun auf einfache und nachprüfbar Weise sichergestellt, dass nur die tatsächlichen Vergabeabsichten zum Maßstab für eigenwirtschaftliche Verkehre gemacht werden. Die kommunalen Spitzenverbände unterstützen diese Regelung daher ausdrücklich.

Um die Regelung im Interesse des privaten Verkehrsgewerbes zu flexibilisieren, könnten sich die kommunalen Spitzenverbände sogar vorstellen, dass ein eigenwirtschaftlicher Verkehr – im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger – unter bestimmten Umständen selbst dann genehmigt werden kann, wenn er von den Vorgaben in der Vorabkennzeichnung abweicht. Voraussetzung ist allerdings, dass der Aufgabenträger diesen Abweichungen ausdrücklich zustimmt und die Genehmigungsbehörde hierüber nicht alleine befindet, da anderenfalls wieder eine Vermischung der unterschiedlichen Verantwortungsbereiche eintreten würde.

#### *d) Fazit*

Im Ergebnis halten die kommunalen Spitzenverbände eine Bindung der Genehmigungsbehörde an die verkehrlichen Vorstellungen des Aufgabenträgers, wie dargestellt, als *Mindestforderung* für eine sachgerechte Wahrnehmung und Erfüllung ihrer Aufgaben der Daseinsvorsorge für unabdingbar.

Dies gilt für die Zulassung der so bezeichneten „eigenwirtschaftlichen“ Verkehre (§ 13 Abs. 2a Satz 2 FrakE) ebenso wie für die vom Aufgabenträger beauftragten gemeinwirtschaftlichen Verkehre: Hier sollte im Gesetz zumindest klargestellt werden, dass die Genehmigungsbehörde bei ihrer Entscheidung an den öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Aufgabenträgers gebunden ist. Vorzugswürdiger wäre es jedoch, dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Aufgabenträgers selbst genehmigungsrechtliche Wirkung zukommen zu lassen. Damit würde sichergestellt, dass die Beibehaltung des Dualismus zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger die europarechtskonforme Umsetzung der Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 nicht etwa deshalb gefährdet, weil die Genehmigungsbehörde über den internen Betreiber keine beherrschende Kontrolle haben kann.

Eine zusätzliche Einbeziehung der Genehmigungsbehörden ist insoweit nicht erforderlich – auch nicht zur Vermeidung unterstellter Interessenkollisionen bei der Prüfung durch den Aufgabenträger. So besteht nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gegen sämtliche Vergabeentscheidungen des Aufgabenträgers Rechtsschutz. Zudem widerspricht eine Einbe-

ziehung der Genehmigungsbehörde auch der Vorgabe aus Art. 5 Abs. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, dass Vergaben „wirksam und rasch“ zu überprüfen sind, da die Zulassungsentscheidung der Genehmigungsbehörde als Verwaltungsakt ihrerseits in einem selbstständigen – dann verwaltungsgerichtlichen – Verfahren anfechtbar ist und birgt überdies die Gefahr sich widersprechender Entscheidungen.

Zumindest erforderlich ist daher die Regelung in § 13 Abs. 2c Satz 2 FrakE, die denjenigen Ländern, die der Rechtsauffassung der kommunalen Spitzenverbände folgen und eine rechts-sichere Umsetzung der Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 sicherstellen wollen, die Möglichkeit einräumt, den öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Aufgabenträgers mit genehmigungsrechtlicher Wirkung auszustatten.

#### **4. Klarstellung der Aufgabenträgerbefugnisse im Hinblick auf Direktvergaben und die Gewährung „ausschließlicher Rechte“**

##### *Klarstellung der Direktvergabemöglichkeiten*

In welcher Weise eine ausreichende Verkehrsbedienung vor Ort am besten zu gewährleisten ist, bestimmt sich insbesondere nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten. Es war gerade ein Verdienst der Bundesrepublik Deutschland, dass diese Möglichkeiten der Direktvergabe – auch im Sinne konkreter Wirtschaftsförderung zugunsten von kleinen und mittelständischen Busunternehmen in der Fläche – in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verankert worden sind. Insoweit bedarf es aber einer rechtlichen Klarstellung im Regierungsentwurf, dass die kommunalen Aufgabenträger im Interesse einer sachgerechten Aufgabenerfüllung auch von allen Handlungsoptionen Gebrauch machen können, die die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hierfür vorsieht. Diese umfassen neben der Vergabe im wettbewerblichen Verfahren auch die Möglichkeiten der Direktvergabe an kleine und mittelständische Unternehmen (KMU-Privileg) oder an einen internen Betreiber (Inhouse-Privileg), die durch den Regierungsentwurf bislang nicht hinreichend gesichert sind.

In ihrer Gegenäußerung vom 20.12.2011 geht die Bundesregierung zwar davon aus, dass die Direktvergabemöglichkeiten auch im Regierungsentwurf implizit vorausgesetzt würden. Vor dem Hintergrund jüngst ergangener vergaberechtlicher Entscheidungen (vgl. z. B. Beschluss des OLG Düsseldorf vom 2.3.2011, VII – Vergabe 48/10) wäre es insoweit jedoch nicht nachzuvollziehen, wenn § 8 Abs. 5 FrakE – wie auch vom Bundesrat vorgeschlagen – nicht zur Klarstellung übernommen würde.

##### *Gewährung „ausschließlicher Rechte“*

Um die wirtschaftlichen Grundlagen der so beauftragten Verkehre zu schützen, ist es in diesem Zusammenhang ferner unabdingbar, dass die Aufgabenträger für die beauftragten Verkehre nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch ein „ausschließliches Recht“ gewähren können, welches dann auch im PBefG-Genehmigungsrecht einen zwingenden Versagungsgrund für konkurrierende eigenwirtschaftliche Verkehre darstellt. Ohne eine solche Verzahnung würden die Befugnisse der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 teilweise leerlaufen.

Insofern fordern die kommunalen Spitzenverbände nachdrücklich auch die Übernahme der in § 13 Abs. 2 Nr. 2 FrakE enthaltenen Regelung, die mit gleichem Inhalt auch bereits im Bundesländer-Fachausschuss Personenverkehr erarbeitet worden ist und vom Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 23.9.2011 neuerlich eingefordert wurde.

## **5. Keine pauschale legislative Bevorzugung von Eisenbahnverkehren**

§ 13 Abs. 2 Nr. 3 b) FrakE sieht einen besonderen Vorrang von Schienenverkehren vor. Die kommunalen Spitzenverbände lehnen diese Regelung nachdrücklich ab, weil sie Eisenbahnverkehre faktisch kraft Gesetzes mit einem „ausschließlichen Recht“ ausstattet. Praktisch alle Genehmigungsanträge für Buslinienverkehre, die auch nur teilweise Relationen parallel zu öffentlich geförderten Eisenbahnverkehren bedienen, wären danach pauschal und ohne Abwägung im Einzelfall von den staatlichen Genehmigungsbehörden zwingend zu versagen. Sachgerechte Lösungen für Fragen, die mit sog. Parallelverkehren von Bahn und Bus verbunden sind, müssen jedoch vor Ort und – ohne legislative Vorfestlegung auf Bundesebene – gesondert für jeden Einzelfall gefunden werden.

Zudem bestehen bereits erhebliche rechtliche Zweifel, ob ausschließliche Rechte, wie sie § 13 Abs. 2 Nr. 3 b) FrakE vorsieht, kraft Gesetzes gewährt werden können, da die Erteilung ausschließlicher Rechte nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Kompensation konkreter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erfolgen darf. Zudem ist die Ungleichbehandlung zwischen ÖPNV und SPNV ein systematischer Bruch. Nicht zuletzt bleibt unklar, wie und auf welcher Grundlage die nach der Regelung notwendige „Beeinträchtigung“ beurteilt und nachgewiesen werden soll.

Bei einer Übernahme von § 13 Abs. 2 Nr. 2 FrakE, der die Berücksichtigung von im Einzelfall erteilten „ausschließlichen Rechten“ im PBefG-Genehmigungsrecht vorsieht, besteht zudem keine Notwendigkeit für eine pauschale Ausschließlichkeitswirkung.

## **6. Übergangsregelung in § 62**

Sowohl der Regierungsentwurf als auch der Fraktionsentwurf sehen eine Anwendung der vergaberechtlichen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bereits ab dem 1.1.2014 vor.

Seitens der kommunalen Spitzenverbände weisen wir insoweit nochmals nachdrücklich daraufhin, dass auf der Grundlage eines Personenbeförderungsgesetzes, das frühestens Mitte 2012 in Kraft treten wird, Vergaben nach der Verordnung für die Jahre 2014/2015 kaum rechtssicher vorzubereiten sind: Das gilt namentlich mit Blick auf die notwendigen Vorarbeiten für kosteneffiziente Vergabeverfahren (ggf. Linienbündelung und Linienlösrechnung) sowie insbesondere auch im Hinblick auf die Notwendigkeit einer Vorabbekanntmachung nach Art. 7 VO 1370/2007, die mindestens ein Jahr vor der eigentlichen Ausschreibung bzw. Direktvergabe und mindestens zwei Jahre vor der eigentlichen Betriebsaufnahme erfolgen muss.

Die kommunalen Spitzenverbände fordern Bundestag und Bundesrat daher auf, von den umfangreichen Gestaltungsspielräumen, die Art. 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dem nationalen Gesetzgeber im Hinblick eine „schrittweise Anwendung“ der vergaberechtlichen Vorschriften bis 2019 einräumt, Gebrauch zu machen und die vergaberechtlichen Vorschriften der Verordnung frühestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der PBefG-Novelle in Kraft zu setzen.

## **7. Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs**

Gemäß § 42a Satz 1 RegE soll der Fernbuslinienverkehr liberalisiert werden. Die Fernbusliberalisierung als solche muss dabei von kommunaler Seite nicht bewertet werden. Sie wird

neutral bis positiv bewertet und ist im Grundsatz akzeptabel – allerdings auch nur dann –, wenn sich keine Konkurrenz zu dem mit kommunalen Haushaltsmitteln finanzierten Nahverkehrsangebot auf der Straße und der Schiene ergibt.

Mit seinem „Kurzstreckenverbot“ für Distanzen unter 50 km ist § 42a RegE insofern im Ansatz zu begrüßen, wenngleich die vorgesehene Distanzregelung nicht als ausreichend angesehen wird. Gerade in polyzentrischen Ballungsräumen (wie z. B. dem Ruhrgebiet) scheinen uns Konstellationen denkbar, in denen zwar formal das Beförderungsverbot unter 50 km eingehalten wird, gleichwohl aber bestehende Personennahverkehrsleistungen beeinträchtigt werden. Hier bedarf es u.E. weiterer Sicherungen gegen eine Konkurrenzierung des Nahverkehrsangebots.

Nachdrücklich abgelehnt wird dagegen § 42a Satz 3 RegE, der der Genehmigungsbehörde Ausnahmen vom „Kurzstreckenverbot“ gestattet. Um Beeinträchtigungen des von den Aufgabenträgern verantworteten Nahverkehrsangebots auszuschließen, sind solche Ausnahmen nur in Abstimmung mit dem jeweiligen Aufgabenträger akzeptabel. Ausnahmen müssen insofern von einem Einvernehmen mit dem Aufgabenträger abhängig gemacht werden.

Sehr geehrte Damen und Herren, die kommunalen Spitzenverbände appellieren nachdrücklich an Sie als Abgeordnete des Deutschen Bundestages, den Regierungsentwurf unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Belange der ÖPNV-Aufgabenträger neu auszutarieren und den Kommunen als ÖPNV-Aufgabenträgern die erforderlichen Instrumente in die Hand zu geben, damit sie ihrer Gewährleistungsverantwortung für eine ausreichende Verkehrsbedien-  
nung der Bevölkerung auch tatsächlich, kosteneffizient und rechtssicher nachkommen können.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung



Folkert Kiepe  
Beigeordneter  
des Deutschen Städtetages



Dr. Ralf Bleicher  
Beigeordneter  
des Deutschen Landkreistages



ver.di • Paula-Thiede-Ufer 10 • 10179 Berlin

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

***vorab per E-Mail***

**Christine Behle**  
*Mitglied des Bundesvorstandes*

**Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft**

**Bundesverwaltung  
Ressort 10**

Paula-Thiede-Ufer 10  
10179 Berlin

**Fachbereich Verkehr**

Telefon: 030/6956-0  
Durchwahl: -2600  
Telefax: -3802

christine.behle@verdi.de  
www.verdi.de

Datum  
Ihre Zeichen  
Unsere Zeichen

24. Februar 2012

**Stellungnahme von ver.di  
zu der öffentlichen Anhörung zu den Gesetzentwürfen zur Änderung des  
Personenbeförderungsgesetzes**

- **Gesetzentwurf der Bundesregierung Drucksache Nr. 17/8233**
- **Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache Nr. 17/7046**
- **Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE Drucksache Nr. 17/7487**

Sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügt übersende ich Ihnen die Stellungnahme von der Gewerkschaft ver.di zu den o.g. Gesetzentwürfen mit der Bitte um Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Behle  
Mitglied des ver.di Bundesvorstandes

SEB AG Berlin  
Konto 1619848500  
BLZ 10010111

**Anreiseinformationen:**  
S-Bahn:  
S3, S5, S7, S75, S9  
Station:  
Ostbahnhof

**Stellungnahme von ver.di  
zu der öffentlichen Anhörung zu den Gesetzentwürfen zur Änderung des Personen-  
beförderungsgesetzes**

- Gesetzentwurf der Bundesregierung Drucksache Nr. 17/8233
- Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache Nr. 17/7046
- Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE Drucksache Nr. 17/7487

**I. Allgemeine Bemerkungen**

Die Umsetzung der am 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) in das nationale Recht hat nach Auffassung von ver.di eine umfassende Novellierung des bestehenden Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zur Folge. Dabei sind die bundesrechtlichen Normen verlässlich und rechtssicher an das unmittelbar geltende EU-Recht anzupassen, damit das erfolgreiche deutsche Nahverkehrsmodell mit seinen rd. 200.000 Beschäftigten in 2.600 Unternehmen weiterhin seiner Rolle als Teil der Daseinsvorsorge gerecht werden kann. Getragen wird dieses erfolgreiche deutsche Nahverkehrsmodell von einer Vielzahl kleiner privater Unternehmen im Liniennahverkehr, die weniger als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern und 63% aller Nahverkehrsunternehmen ausmachen und rd. 390 öffentlichen, meist kommunalen, Nahverkehrsunternehmen, die 88% aller Fahrgäste befördern. Die Verkehrsleistungen des Nahverkehrsmarktes unterliegen nach dem bisherigen PBefG gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit ausschließlichen Rechten.

Die VO 1370 schreibt den „zuständigen Behörden“ in diesem Nahverkehrsmarkt eine entscheidende Rolle zu, „um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.“ Faire und transparente Marktregeln sind deshalb für ver.di gleichermaßen ein Anspruch, den die EU-rechtlichen und bundesrechtlichen Vorgaben bei einer Vergabe unter wettbewerblichen Anforderungen erfüllen müssen. Dies sichert einerseits den Unternehmen Wettbewerbsgerechtigkeit und ist zum anderen bei einer Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge unter wettbewerblichen Anforderungen eine wichtige Voraussetzung zur Vermeidung von Sozialdumping für die Beschäftigten.

Deshalb hat die VO 1370 den „zuständigen Behörden“ vorgegeben, „unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.“

Da andererseits eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung „eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten“ ist bzw. „ein ausschließliches Recht“ dazu berechtigt, „bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solcher Betreiber zu erbringen“, sind nach Auffassung von ver.di die Vorgaben der VO 1370 für die Umsetzung der bundeseinheitlichen Regeln für die Vergabe von öffentlicher Dienstleistungsaufträgen und der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen eindeutig.

Eine zusätzliche Vergaberegulation von Personenverkehrsdiensten außerhalb der VO 1370 unterläuft nicht nur die EU-Verordnung und konterkariert gewissermaßen ihren marktregulierenden Ansatz, sondern vergrößert vor allem die Unsicherheit aller Marktteilnehmer und dadurch auch die der Beschäftigten.

Der Entwurf der Bundesregierung hat die Ausschließlichkeit der Geltung der VO 1370 für den ÖPNV nicht hinreichend und klarstellend berücksichtigt. Somit besteht die berechtigte Vermutung, dass die bisherige rechtliche Unsicherheit durch die Nichtanpassung des PBefG sich in weiten Teilen fortsetzt und anstatt eines geregelten und fairen Wettbewerbs „durch die Hintertür“ die Gefahr droht, in Zukunft einen unregulierten freien Wettbewerb auf Kosten der Fahrgäste, der Beschäftigten im ÖPNV und aller Steuerzahler zu bekommen. Dass diese Erwartung zutreffend sein kann, belegen Erfahrungen in Großbritannien, wo die Umsetzung von sog. „Qualitätsaufträgen“ im Personennahverkehr durch den Local Transport Act von 2009 zwar möglich, aber trotz erheblicher finanzieller staatlicher und kommunaler Zusatzförderung in England außerhalb von London am Widerstand der marktbeherrschenden Nahverkehrsunternehmen bisher gescheitert ist (vgl. Sheffield City Region: Transport Strategy 2011-2026, Sheffield, 2011, S. 96, und ETF (Hg.): A tutorial for trade union activists in urban public transport, Anhang Länderberichte, S. 1 - 3, 2011; <http://www.itfglobal.org/files/extranet/-75/30330/Brochure%20tutorial%20EN.pdf> ) .

Für die Gewerkschaft ver.di sind deshalb präzise, einfache und transparente Normierungen für den geregelten Wettbewerb im Personennahverkehr der Kern einer umfassenden Novellierung des bestehenden Personenbeförderungsgesetzes als bundeseinheitliche Vorgabe für die Länder. Der Schwerpunkt in dieser Stellungnahme ist der Personennahverkehr mit Bus, Stadt- und Straßenbahn sowie U-Bahn (ÖPNV). Ver.di geht aber davon aus, dass die für den ÖPNV geltenden Regelungen sachgerecht auch im SPNV (Schutz des Nahverkehrs auf der Schiene) und dem Fernbuslinienverkehr (leistungsfähige Kontrollinstanzen über die Einhaltung von Sozial- und Tarifstandards) zur Anwendung kommen.

Bezogen auf den Schwerpunkt in dieser Stellungnahme sind die folgenden Anforderungen die maßgeblichen Prüfpunkte bei der Beurteilung der vorliegenden Gesetzesentwürfe:

- Der ÖPNV muss vollständig der VO 1370 unterliegen, deshalb darf es keine Vergabe außerhalb der VO 1370 geben. Dies dient der Vermeidung von Rosinenpickerei und dadurch entstehende zusätzliche finanzielle Belastungen für die öffentlichen Haushalte.
- Die Liniengenehmigung im neuen PBefG soll der VO 1370 entsprechend eindeutig sowohl ausschließliche Rechte als auch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen enthalten.
- Die Liniengenehmigung als ausschließliches Recht dient der Absicherung des unternehmerischen Konzeptes der Nahverkehrsunternehmen und dient so auch der Sicherung der Arbeitsplätze.
- Das kommunale Selbstverwaltungsrecht und die damit verbundene Wahl der alternativen Wettbewerbsarten im ÖPNV darf nicht durch vergaberechtliche Ausnahmen im PBefG unterlaufen werden, so auch das ausdrückliche Recht der Aufgabenträger der Direktvergabe an das eigene, kommunale Unternehmen.
- Zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs ist die Erlaubnis der VO 1370 der Vorgabe von qualitäts- und sozialen Standards (Schutz vor Sozialdumping und der Arbeitnehmerschutzrechte bei einem möglichen Betreiberwechsel) in die bundeseinheitliche Regelung des PBefG zu integrieren.
- Wegen der grossen Anzahl der Aufgabenträger für den ÖPNV soll die bundeseinheitliche Regelung im PBefG die Rechtssicherheit bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und Liniengenehmigungen erhöhen und für die politischen Entscheidungen einfache und klare Entscheidungsregeln vorgeben.

## II. Im Einzelnen

### **Aufgabenträger**

Die VO 1370 hat die „zuständige Behörde“ als die Institution festgelegt, „die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist“. Der Entwurf der Bundesregierung nutzt nicht die mit der Verordnung mögliche Verwaltungsvereinfachung für die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung, sondern baut die bestehende Genehmigungsstruktur mit einem klaren Vorrang der Genehmigungsbehörde vor den rund 500 Aufgabenträgern in § 8 Absatz 3 Satz 1 aus. Die Genehmigungsbehörde soll daneben „weiterhin als ‚Schiedsrichter‘ fungieren“. Insofern ist der ablehnenden Gegenäußerung der Bundesregierung zu dem Vorschlag des Bundesrates (zu § 8 Absatz 3) nicht zu stimmen, da die notwendige Aufgabenklarheit und -abgrenzung von Aufgabenträgern, Genehmigungsbehörden und Verkehrsverbänden ein wichtiges Transparenzinstrument in einem geregelten Nahverkehrsmarkt ist.



Der Verweis, dass sich „die bisherigen Regelungen in der Praxis bewährt haben“ kann sich nur auf die Zeit vor dem Inkrafttreten der VO 1370 beziehen und ist ein zweifelhafter Beleg, da die Aufgabenträger erst mit der VO 1370 ihre herausragende Rolle bekommen haben und allein dies die Rollenverteilung der etablierten ÖPNV-Handlungsfelder erheblich verändert hat. Aus der Sicht von ver.di gibt der Bundesratsvorschlag zu § 8 Absatz 3 den Unternehmen in diesem Handlungsfeld klarere Handlungsstrukturen vor und würde Entscheidungsprozesse nicht nur für Beschäftigte und deren Interessenvertreter bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge transparenter machen. Zudem ist der Feststellung in dem gemeinsamen Gesetzentwurf von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu zustimmen, dass „darüber hinaus gemeinwirtschaftliche Anforderungen an Qualität und Integration des Angebots nur der Aufgabenträger (durchsetzen kann), denn nur er kann Ausgleichszahlungen und ausschließliche Rechte gewähren“ (S.12). Insofern hält ver.di eine Stärkung der Aufgabenträger im PBefG, wie im gemeinsamen Gesetzentwurf von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgesehen, für erforderlich und sachdienlich.

### **Nahverkehrsplan**

Der Nahverkehrsplan ist mehr als ein politisches Steuerungs- und Kontrollinstrument. In ihm werden die Rahmendaten für die unternehmerischen Konzepte vorgegeben und daraus lassen sich wichtige Orientierungspunkte für das Produktions- und Investitionsprogramm (u.a. Einsatz von Kapital, Betriebsmittel und Personalbedarf) ableiten. Ein Verzicht auf die vom Bundesrat vorgesehene detaillierte Regelung für den Nahverkehrsplan in § 8 Abs. 3 Satz 2 - 6d geht - gerade wegen der unterschiedlichen Regelungen in den Nahverkehrsgesetzen der Länder - nicht, wie die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung kundtut, weit über die VO 1370 hinaus, sondern ist eine Umsetzung seiner notwendigen Verbindlichkeit (siehe auch § 13 Absatz 2a - 2c des Gesetzentwurf von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN). Denn nur so wird es möglich sein, „zuvor in objektiver und transparenter Weise“ i.S. des Art. 4 Abs. 1 der VO 1370 klar zu stellen, „für welche Standards eine verbindliche Zusicherung seines der Betreiber erwartet wird“ (Gesetzentwurf von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, S. 12).

Diese Verbindlichkeit erst kurz vor dem eigentlichen Vergabeverfahren ungerichtet, etwa mit den Vergabeunterlagen herstellen zu wollen, überließe das wichtige Transparenzpostulat praktischen Zufällen, wie etwa der Kompetenz der mit der Ausschreibung häufig betrauten externen Dienstleister. Dadurch könnte beispielsweise die „zuständige Behörde“ in ihrer Aufgabenverantwortung übergangen oder beschnitten werden.

Unverständlich ist auch die Position der Bundesregierung, warum das von ihr als „gewerberechtlich geprägte“ PBefG (Drucksache Nr. 17/8233, S. 32) bei der Vergabe im wettbewerblichen Verfahren nach Art. 5 Abs. 3 der VO 1370 eine „konkretisierende Ausgestaltung“ erfährt. So wird mit dem Hinweis auf „Anwenderfreundlichkeit“ ausführlich begründet, „um in der Praxis einheitlich ein wirklich transparentes und wettbewerbliches Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen“ (Drucksache Nr. 17/8233, S. 14).

Eine ähnlich „konkretisierende Ausgestaltung“ dagegen bei den Standards, die von den Betreibern öffentlicher Personenverkehrsdienste verbindlich zugesichert werden sollen, wird von der Bundesregierung in Bezug auf den Nahverkehrsplan als nicht erforderlich abgelehnt.

Die Gewerkschaft ver.di begrüßt deshalb die „konkretisierende Ausgestaltung“ im Gesetzentwurf von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in § 8 Abs. 3, im Nahverkehrsplan ausdrücklich die Erlaubnis der Vorgabe von Sozial- und Tarifstandards als wirkungsvolle Schutzmaßnahme aufgenommen zu haben. Solche Vorgaben des Arbeitnehmerschutzes gehören für die Gewerkschaft ver.di zu einem geregelten Wettbewerb im Nahverkehrsmarkt. Ohne solche Vorgaben ist für die rd. 200.000 Beschäftigten im Liniennahverkehrsmarkt die Gefahr groß, dass sie bei einem möglichen Betreiberwechsel ihren Arbeitsplatz und/oder ihre arbeits- oder tarifvertraglichen Ansprüche verlieren. Auch besteht die Gefahr, wenn nicht bestimmte Tarifverträge in den Vergabeprozessen vorgegeben werden, in die Angebotskalkulationen tarifvertragsfreie oder abgesenkte Entgeltstrukturen eingerechnet werden. Um hier faire und einheitliche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, ist ein Hinweis auf den allgemeinen Erlaubnistatbestand der VO 1370 in Art. 4 Abs. 5 und Abs. 6 nicht ausreichend, sondern hier füllt die „konkretisierende Ausgestaltung“ im Gesetzentwurf von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in § 8 Abs. 3 aus Sicht von ver.di eine wichtige bundeseinheitliche Regelungslücke des Regierungsentwurfes für die Sicherung der sozialen Belange der Beschäftigten.

### **Eigenwirtschaftliche Verkehre**

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu § 8 Abs. 4 Satz 2 unterstellt ein wirtschaftlich effizienteres Wettbewerbsmodell zu verfolgen. Wenn dies zuträfe und - wie im Vorschlag der Bundesregierung vorgesehen, neben die Vorschriften zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der VO 1370 die allgemeinen Vorschriften des Vergaberechtes im Vierten Abschnitt des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) Anwendung finden, dann müsste der Anteil der Subventionen für den Personenverkehr in England oder Schweden deutlich niedriger sein als derzeit in der Bundesrepublik Deutschland. In England sind beispielsweise in der Region South Yorkshire mehr als 50% der Aufwendungen für den dortigen öffentlichen Personenverkehr staatliche Beihilfen.

Auch würde die von der Bundesregierung vorgeschlagene Vergaberegulation im Prinzip dazu führen, dass Betreiber versuchen, sich aus der Anwendbarkeit der VO 1370 zu verabschieden und mit dem Hinweis auf das allgemeine Vergaberecht ohne „ausschließliche Rechte“ Personenverkehrsleistungen ohne vom Aufgabenträger festgelegte und kontrollierbare Qualitäts- und Sozialstandards durchzuführen. Dies würde den beabsichtigten Zweck der VO 1370 eines einheitlich regulierten Wettbewerbs konterkarieren.

Es geht nicht um eine weitere Eingrenzung des „begrenzten Spielraumes für eigenwirtschaftliche Verkehre“ wie die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zu § 13 Absatz 2a behauptet, sondern - im Gegenteil - um eine notwendige gesetzestechnische Konkretisierung, um eigenwirtschaftliche Verkehre auf dem Hintergrund allgemein verbindlicher Qualitäts- und Sozialstandards im Sinne des ÖPNV als Daseinsvorsorge durchführen zu können. Ver.di befürchtet in diesem Punkt durch den Gesetzesentwurf der Bundesregierung nicht nur Mißbrauch und insbesondere Rosinenpickerei, sondern auch eine zusätzliche finanzielle Belastung für die Aufgabenträger bei der Durchführung der noch verbleibenden gemeinwirtschaftlichen Anforderungen im ÖPNV. Zudem trägt dieser Umstand nicht zu fairen Wettbewerbsregeln bei und stößt insbesondere bei den Beschäftigten und ihren Interessenvertretungen auf großes Unverständnis. Ver.di sieht deshalb in den erweiteren Regelungen des Bundesrates zu § 8 Absatz 3 und Absatz 4 einschließlich der ergänzenden Regelungen in § 8a Absatz 6 und § 13 Absatz 2 eine transparente und konkretisierende Ver-fahrens- und Regelungsstruktur, die den Spielraum für eigenwirtschaftliche Verkehre nicht einengt, sondern eine zusätzliche, neben der VO 1370 liegende Regelungsstruktur vermeidet. Diese Planungssicherheit nutzt dem beauftragten Verkehrsunternehmen und gibt den dort Beschäftigten ebenso eine Arbeitsplatzsicherheit.

### **Direktvergabe und wettbewerbliches Verfahren**

Die Möglichkeit der Direktvergabe von Verkehrsleistungen im Nahverkehr ist für ver.di nicht nur eine Verankerung des Subsidiaritätsprinzips als Handlungsoption in der VO 1370, die damit die erfolgreiche Struktur des deutschen Nahverkehrsmodells ausdrücklich einbezieht, sondern ihre ausdrückliche Verankerung in § 8a Absatz 3 (vgl. Stellungnahme des Bundesrates) im PBefG ist angesichts der bisherigen Rechtsunsicherheit (vgl. OLG zu Direktvergabe Münsterland) eine notwendige, klarstellende bundeseinheitliche Regelung, die den Beschäftigten vor und während der Vergabeprozeduren Sicherheit gibt und unnötige Verunsicherungen bei den Beschäftigten vermeidet.

Dies betrifft auch die Regelungen in § 8b zum wettbewerblichen Verfahren. Hier greifen die Schutzregelungen für die sozialen Belange der Beschäftigten (Qualitäts-, Sozial- und Tarifstandards) erst, wenn sichergestellt ist, dass diese als überprüfbare gemeinwirtschaftliche Anforderung vom Aufgabenträger gewollt und mit der Vergabe ausschließlicher Rechte verbunden ist, wie dies im gemeinsamen Gesetzentwurf von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgesehen ist (vgl. die Ausführungen zum Aufgabenträger und Nahverkehrsplan).

Ver.di kann im Zusammenhang mit den vorgesehenen Vergabeformen Direktvergabe und wettbewerbliches Verfahren die Gegenäußerung der Bundesregierung zu § 8a Absatz 3 der Stellungnahme des Bundesrates nicht teilen. Es liegt nicht an der Unvollständigkeit der aufgeführten Vergabeformen, wie die Bundesregierung meint, sondern der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zu § 8a Absatz 3 nur deutlich gemacht, dass ein neu zu schaffender Ausnahmetatbestand im PBefG zur Umsetzung einer nationalen Sonderregelung zur Umsetzung der Ausnahmeregelung nach Art. 5 Absatz 1 Satz 2 nicht erforderlich ist, im Gegenteil: der Bundesrat hat mit dieser Regelung die Möglichkeit der Umgehung der VO 1370 mit seinen Schutzregelungen für die Nahverkehrsunternehmen und ihre Beschäftigten weitestgehend eingeschränkt und nicht wie der Entwurf der Bundesregierung ausgeweitet.

**BERATUNGSUNTERLAGE**

**Bitte aufbewahren!**

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)340-I**

**verbraucherzentrale**

*Bundesverband*

24. Februar 2012

**Nicht Besitzstände, sondern Kundeninteressen schützen!**

**Stellungnahme**

**anlässlich der Anhörung zum Personenbeförderungsgesetz  
am Mittwoch, 29. Februar 2012**

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. - vzbv  
Fachbereich Bauen, Energie, Umwelt  
Markgrafenstr. 66  
10969 Berlin  
[umwelt@vzbv.de](mailto:umwelt@vzbv.de)  
[www.vzbv.de](http://www.vzbv.de)

## **Auf einen Blick**

- 1. Wo die Kommunen im Verbraucherinteresse Anforderungen an Quantität und Qualität des ÖPNV-Angebots vorgeben, müssen sie auch die Möglichkeit haben, diese in der Praxis zu realisieren. Eigenwirtschaftliche Verkehre dürfen nur zugelassen werden, wenn sie diesen Anforderungen entsprechen.**
- 2. Der Vorschlag von VDV und bdo, die Genehmigungsbehörde stärker an den Nahverkehrsplan zu binden, schützt nur bestehende Verkehre und löst nicht das Problem, dass die Qualitätsvorgaben des Aufgabenträgers durch eigenwirtschaftliche Verkehre durchkreuzt werden können.**
- 3. Der Gesetzentwurf des Bundesrats setzt das EU-Recht konsequent um, der Gesetzentwurf der Bundesregierung riskiert den Vorwurf der EU-Rechtswidrigkeit.**
- 4. Der vzbv begrüßt die Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Die Sorge, dass das Angebot im Eisenbahnverkehr dadurch nachhaltigen Schaden nehmen würde, teilt der vzbv nicht.**
- 5. Der vzbv unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagenen flankierenden Regelungen für bessere Fahrgastrechte, Anschlussfahrausweise, und übergreifende Informationsmedien im Busfernverkehr.**
- 6. Perspektivisch hält es der vzbv für erforderlich, den Rechtsrahmen und die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs grundlegend neu zu regeln. Unabhängige Verbraucherorganisationen sollten eine Rolle als Marktwächter für einen kundenorientierten öffentlichen Verkehr übernehmen.**

Im Einzelnen positioniert sich der vzbv zu den offenen Fragen zwischen Bundesregierung und Bundesrat bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes wie folgt:

**1. Wo die Kommunen im Verbraucherinteresse Anforderungen an Quantität und Qualität des ÖPNV-Angebots vorgeben, müssen sie auch die Möglichkeit haben, diese in der Praxis zu realisieren. Eigenwirtschaftliche Verkehre dürfen nur zugelassen werden, wenn sie diesen Anforderungen entsprechen.**

Verbraucher erwarten vom ÖPNV eine gute Erreichbarkeit mit einem dichten Liniennetz und einer hohen Taktfrequenz, eine gute Koordination, günstige Umsteigeverbindungen und übersichtliche Tarife. Um ein Gesamtangebot zu bieten, das diese Erwartungen erfüllt, sind in der Regel öffentliche Zuschüsse für den ÖPNV nötig.

Wünschenswert ist es natürlich, dass der ÖPNV, wo es denn möglich ist, ohne öffentliche Zuschüsse betrieben wird. Das ist die einleuchtende Logik hinter dem Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. Dieser Vorrang darf aber nicht dazu führen, dass minderwertige Verkehre, die ohne öffentliche Zuschüsse betrieben werden, Vorrang haben vor solchen Verkehrsleistungen, die den Qualitätsanforderungen der Kommune gerecht werden.

Genau das wäre aber der Fall, wenn man dem Gesetzentwurf der Bundesregierung folgt. Die Genehmigungsbehörde kann danach die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan in Widerspruch steht, sie kann die Genehmigung aber eben auch erteilen. Damit wird sehenden Auges das Risiko in Kauf genommen, dass sich anstelle des von der Kommune geforderten Angebots ein Verkehrsangebot durchsetzt, das eine geringere Taktfrequenz, schlechteres Wagenmaterial oder schlechtere Umweltqualität aufweist. Die Kommune könnte sich nicht dagegen wehren, dass die Genehmigungsbehörde ein solches Angebot genehmigt, wenn es als eigenwirtschaftlicher Verkehr beantragt wird.

Die als „eigenwirtschaftlich“ bezeichneten Verkehre, die heute außer den Tarifersatzleistungen für Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) keine weiteren öffentlichen Zuschüsse beziehen, lassen sich mit etwa 5 bis 10 Prozent des ÖPNV-Marktes veranschlagen. Um diese Verkehre zu schützen, nimmt der Gesetzentwurf der Bundesregierung in Kauf, dass sich in den übrigen 90 Prozent des öffentlichen Nahverkehrs das Angebot zulasten der Kunden verschlechtert.

Der Bundesrat hat demgegenüber ein rationales Verfahren zur Abwägung zwischen dem Interesse an einer möglichst wirtschaftlichen Erbringung von Verkehrsleistungen und dem Interesse an der Wahrung von Qualitätsstandards vorgeschlagen: Hiernach ist der Bezugspunkt, nach dem über die Zulassung von eigenwirtschaftlichen Verkehren entschieden wird, der Dienstleistungsauftrag des Aufgabenträgers. Wenn der Aufgabenträger seine Qualitätsanforderungen in einem solchen Dienstleistungsauftrag verbindlich definiert hat und sich damit auch verpflichtet hat, ein solches Angebot erforderlichenfalls finanziell zu unterstützen, dann sind eigenwirtschaftliche Verkehre nur insoweit zulässig, als sie diesen Qualitätsanforderungen entsprechen.

## **2. Der Vorschlag von VDV und bdo, die Genehmigungsbehörde stärker an den Nahverkehrsplan zu binden, schützt nur bestehende Verkehre und löst nicht das Problem, dass die Qualitätsvorgaben des Aufgabenträgers durch eigenwirtschaftliche Verkehre durchkreuzt werden können.**

Zum einen ist der Nahverkehrsplan nicht der richtige Bezugspunkt, um die Anforderungen der Kommune an Quantität und Qualität des Angebots im ÖPNV festzulegen. Hierfür bedarf es einer verbindlichen Vorgabe, wie sie der Dienstleistungsauftrag darstellt. Der Nahverkehrsplan ist zu unkonkret, als dass sich hieraus die Anforderungen des Aufgabenträgers an das Verkehrsangebot in der Kommune hinreichend präzise ablesen lassen könnten. Der Nahverkehrsplan wird zudem nur in großen Abständen aktualisiert und bildet daher die Entwicklung der Verkehrsnachfrage nur unzureichend ab.

Zum anderen wirkt sich die von VDV und bdo vorgeschlagene Regelung zum Vorrang des Nahverkehrsplans innovationshemmend aus. Geschützt werden durch den so bezeichneten „verbindlichen Nahverkehrsplan“ nur bereits existierende Verkehre, nicht aber innovative neue Angebote. Nach dem Vorschlag von VDV und bdo soll Grundlage des „verbindlichen Nahverkehrsplans“ die Vermutung sein, „dass die vorhandene Verkehrsbedienung den Verkehrsbedürfnissen entspricht“ (Vorschlag VDV und bdo für eine Neufassung des § 13 Abs. 2a PBefG). Weiter verstärkt wird der Vorrang bestehender Verkehre durch den öffentlichen Erörterungstermin, der durchzuführen sein soll, wenn ein Unternehmen gegen den Entwurf des Nahverkehrsplans Einwendungen erhebt.

Nebenbei bemerkt, mutet es merkwürdig an, dass der Entwurf des verbindlichen Nahverkehrsplans nur den Unternehmen vorab übermittelt werden soll und dass auch nur diese die Möglichkeit haben sollen, einen Erörterungstermin herbeizuführen; mindestens ebenso wichtig als Zielgruppe des Nahverkehrsplans sind schließlich die Verbraucher, denen das Angebot im Nahverkehr zugutekommen soll.

## **3. Der Gesetzentwurf des Bundesrats setzt das EU-Recht konsequent um, der Gesetzentwurf der Bundesregierung riskiert den Vorwurf der EU-Rechtswidrigkeit.**

Hintergrund der aktuellen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die Logik der Verordnung lässt eine klare und aus Verbrauchersicht sinnvolle Rollenaufteilung zwischen unternehmerischer Initiative und politischer Gestaltung erkennen: Wo öffentlicher Verkehr ohne öffentliche Zuschüsse oder sonstige Subventionen erbracht werden kann, soll Wettbewerb herrschen. Wo öffentliche Mittel fließen oder den Verkehrsunternehmen besondere Rechte eingeräumt werden, hat die Politik das erste Wort. Sie muss definieren, welche Leistungen im Interesse des Gemeinwohls die Unternehmen hierfür erbringen sollen, und sie muss sichern, dass öffentliche Mittel effizient eingesetzt werden.

Als Steuerungsmittel für die Politik sieht die Verordnung zwei Instrumente vor, nämlich den Dienstleistungsauftrag und allgemeine Vorschriften, die einen finanziellen Ausgleich für die Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewähren.

Der Gesetzentwurf des Bundesrats folgt der Logik der Verordnung und führt den Dienstleistungsauftrag als zentrales Steuerungsinstrument ein, mittels dessen der kommunale Aufgabenträger seine Anforderungen an den öffentlichen Verkehr definiert und durchsetzt.



Der Gesetzentwurf der Bundesregierung vermeidet dagegen eine klare Entscheidung, ob eine bestimmte Verkehrsleistung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unterfällt oder nicht. Dienstleistungsaufträge sollen für „eigenwirtschaftliche Verkehre“ entbehrlich sein. Den im Referentenentwurf noch enthaltenen Zusatz, dass ein eigenwirtschaftliche Verkehr nur dann vorliege, wenn dem Betreiber kein ausschließliches Recht gewährt werde, hat die Bundesregierung im Kabinettsentwurf gestrichen (§ 8 Abs. 4). Wenn im Umkehrschluss die Liniengenehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr ein ausschließliches Recht ist, verstößt dies klar gegen das EU-Recht. Nach Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Dienstleistungsaufträge immer dann zu erteilen, wenn einem Unternehmen „ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art“ gewährt werden.

#### **4. Der vzbv begrüßt die Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Die Sorge, dass das Angebot im Eisenbahnverkehr dadurch nachhaltigen Schaden nehmen würde, teilt der vzbv nicht.**

Bundesrat und Bundesregierung sind sich einig darin, dass der Verkehr mit Fernbussen liberalisiert werden soll. Der vzbv unterstützt dieses Vorhaben. Der Fernbus stellt gerade für weniger zahlungskräftige Verbrauchergruppen ein attraktives Mobilitätsangebot dar, das zudem besonders klimaschonend ist. Die Potentiale dieses Marktes sollten im Interesse der Verbraucher erschlossen werden.

Der vzbv hält das so entstehende Konkurrenzverhältnis von Bahn und Fernbus für produktiv für beide Seiten. Bahn und Bus haben unterschiedliche Stärken und richten sich daher im Kern an unterschiedliche Kundengruppen. Die Bahn bietet mehr Komfort und gute Arbeitsmöglichkeiten während der Fahrt; sie ist meist schneller, aber sie hat ihren Preis. Der Fernbus ist durch das Staurisiko in Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit eingeschränkt, er ist aber deutlich preiswerter.

Wenn der Eisenbahnverkehr punktuell Fahrgäste an den Fernbus verliert, so kann das für die Bahnunternehmen auch ein Anreiz sein, das Angebot kundenorientierter auszurichten oder die Fahrpreise zu senken.

Schließlich sollte nicht vernachlässigt werden, dass mit steigenden Energiepreisen die Nachfrage nach den Angeboten des öffentlichen Verkehrs auf längerlaufenden Verbindungen insgesamt steigen wird; auch um Engpässe bei der Bahn aufzufangen, ist ein ergänzendes Angebot im Busfernverkehr sinnvoll.

## **5. Der vzbv unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagenen flankierenden Regelungen für bessere Fahrgastrechte, Anschlussfahrausweise, und übergreifende Informationsmedien im Busfernverkehr.**

Der Bundesrat hat einige flankierende Regelungen vorgeschlagen, um die Fahrgastrechte zu verbessern, um den Busfernverkehr in ein Gesamtangebot von Leistungen im öffentlichen Verkehr zu integrieren und um Auswirkungen auf den öffentlich geförderten Schienenverkehr zu minimieren. Der vzbv hält diese begleitenden Regelungen für sinnvoll:

- Der Bundesrat will die EU-Regelungen zu Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr – und damit auch auf Reisen mit weniger als 250 km Distanz – ausweiten. Außerdem sollen die Betreiber von Fernbuslinien verpflichtet sein, sich an der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Verkehr (SÖP) zu beteiligen (§ 39 Abs. 6 BR-E). Diese Vorschläge bringen klare Verbesserungen für die Verbraucher und werden vom vzbv unterstützt.
- Fernbusunternehmen sollen nach dem Bundesrats-Entwurf berechtigt sein, Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu üblichen Konditionen zu vertreiben, und sie sollen verpflichtet sein, anderen Unternehmen den Vertrieb von Anschlussfahrausweisen des eigenen Unternehmens zu gestatten (§ 39 Abs. 9 BR-E). Aus Verbrauchersicht ist es ein wichtiges Anliegen, durchgehende Fahrausweise bekommen zu können, wenn man bei einer Busreise Teilstücke mit verschiedenen Anbietern zurücklegt. Insofern unterstützt der vzbv auch diesen Vorschlag.
- Damit die Fahrgäste sich einen vollständigen Überblick über das Angebot verschaffen können und informierte Entscheidungen treffen können, schlägt der Bundesrat folgende Regelung vor: Wer im Internet Fahrplaninformationen anbietet, muss im Interesse einer transparenten Verbraucherinformation außerdem auch über konkurrierende und ergänzende Angebote anderer Unternehmen informieren (§ 40 Abs. 5 und 6 BR-E). Der vzbv unterstützt diesen Vorschlag.

## **6. Perspektivisch hält es der vzbv für erforderlich, den Rechtsrahmen und die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs grundlegend neu zu regeln. Unabhängige Verbraucherorganisationen sollten eine Rolle als Marktwächter für einen kundenorientierten öffentlichen Verkehr übernehmen.**

Der Rechtsrahmen des öffentlichen Nahverkehrs ist deshalb so kompliziert, weil es vielfältige Überschneidungen zwischen den Aufgabenträgern und den Genehmigungsbehörden bei der Gewährleistung eines ausreichenden Verkehrsangebots gibt. Diese Überschneidungen sollten folgendermaßen aufgelöst werden: Die Zuständigkeit der Genehmigungsbehörden sollte auf die sicherheitsrechtliche Unternehmenszulassung beschränkt werden. Aspekte der Verkehrsplanung und Angebotsgestaltung sollte allein der Aufgabenträger wahrnehmen, und zwar immer nur dann, wenn es sich um ein öffentlich bezuschusstes Angebot handelt und insofern die Notwendigkeit einer politischen Planung besteht.

Um den Aufgabenträgern die Möglichkeit zu geben, ihre Anforderungen an den öffentlichen Verkehr praktisch zu realisieren, sollten die Finanzmittel für den öffentlichen Personenverkehr bei den Aufgabenträgern in einer Hand gebündelt werden, und zwar

einschließlich derjenigen Mittel, die heute über Tarifersatzleistungen direkt an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt werden. Die Finanzierung sollte Anreize schaffen, neue Kunden für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen.

In diesem Zusammenhang sollten die unabhängigen Verbraucherorganisationen eine institutionelle Rolle als Marktwächter für einen kundenorientierten öffentlichen Verkehr zugewiesen bekommen. In dieser Funktion sollten sie durch Marktforschung und Qualitätsprüfungen Klarheit darüber schaffen, was das Kundeninteresse ist und inwieweit das Angebot diesem entspricht, und sie sollten Transparenz darüber schaffen, inwieweit die für den öffentlichen Verkehr investierten Mittel effizient verwendet werden.

## **PBefG-Novelle – RDA Stellungnahme**

**Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
am 29. Februar 2012**

Diese Stellungnahme beschränkt sich auf die beabsichtigte Liberalisierung des Fernlinienverkehrs sowie die Abschaffung des Unterwegsbedienungsverbots des bisherigen § 48 Abs. 3 PBefG.

**Der RDA begrüßt die im Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 21.12.2011 (BT-Drucksache 17/8233) vorgesehene Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs sowie die uneingeschränkte Abschaffung des Unterwegsbedienungsverbots im Gelegenheitsverkehr und lehnt die diesbezüglich eingebrachten Änderungsanträge der Fraktionen von SPD/Bündnis 90/Grüne (BT-Drucksache 17/7046) sowie die Vorschläge der Fraktion Die Linke (BT-Drucksache 17/7487) ab.**

### **Liberalisierung des Fernlinienverkehrs**

1.

#### **Keine Einführung einer Mautpflicht**

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Erleichterung des Genehmigungsverfahrens für den Fernlinienverkehr ist aus sozialen, umweltpolitischen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll und notwendig.

Sie darf jedoch nach Auffassung des RDA keinesfalls, wie von den Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Grüne und Die Linke gefordert, mit einer allgemeinen Maut für den Bus-Gelegenheitsverkehr und den Bus-Fernlinienverkehr verknüpft werden.

Durch die geforderte Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) zum Zweck der Einbeziehung des Kraftomnibusses in die Mautpflicht - mit Ausnahme der Kraftomnibusse, die ausschließlich im ÖPNV eingesetzt werden - wäre der gesamte Busreiseverkehr mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht vom mindestens 12 t und nicht etwa nur der liberalisierte Fernlinienverkehr von der Mautpflicht betroffen.

Durch eine Busmaut würden sich die Produktionskosten im Reisebus- und Busfernlinienverkehr erheblich verteuern. Das wirtschaftliche Überleben zahlreicher kleiner und mittlerer Omnibusunternehmen und damit zugleich 200.000 Arbeitsplätze in der Busbranche würden in Frage gestellt:

Legt man die aktuelle Mautordnung zugrunde, beträgt die Kilometer-Gebühr zwischen 0,141 und 0,288 Euro. Bei einem Euro-IV-Bus würde dies z.B. bei einer

Fahrleistung von 100.000 km zu einer jährlichen Mehrbelastung von rund 16.900 Euro führen.

Am Fernlinienverkehr werden voraussichtlich nur einige große Busunternehmen teilhaben können, die über die erforderlichen Fahrzeug- und Personalkapazitäten sowie die notwendige Logistik und Vertriebsnetze verfügen, während die überwiegende Anzahl der ca. 4.400 kleinen und mittelständischen Busunternehmen dazu nicht in der Lage sein wird. Mithin würde eine generelle Mautpflicht für den Gelegenheitsverkehr alle Betriebe belasten obwohl nur wenige von der Fernlinienliberalisierung profitieren.

Auch würde die Kostendeckung im Bereich der Fernbusanbieter, die die Mautkosten voraussichtlich nicht an die Kunden weitergeben können, reduziert und damit die Möglichkeit, die Fernlinien eigenwirtschaftlich und gewinnbringend betreiben zu können. Verbunden mit den hohen Anfangsinvestitionen und Anlaufkosten neuer Fernlinien, würde eine Busmaut die Entwicklung dieses neuen Marktgebietes bereits von Anfang an behindern.

## 1.2.

**Die Begründungen der Alternativ-Gesetz-Entwürfe zur Einführung einer allgemeinen Busmaut im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Fernlinienverkehrs sind zudem nicht stichhaltig.**

### 1.2.1. Belastung der Straße und des Straßenverkehrsnetzes

Im Gegensatz zu den Feststellungen der Alternativ-Entwürfe wird das Straßenverkehrsnetz durch den Bus deutlich weniger belastet, als durch den Pkw- und Güterverkehr:

Der Bus entlastet das Verkehrsnetz bereits durch die Zusammenfassung von Transportleistungen, das heißt, es sind weniger Pkws unterwegs.

Durch eine wegen des niedrigeren Gesamtgewichtes von höchstens 18 t, im Ausnahmefall 24 t, geringere Bewegungsenergie des Fahrzeuges, ist das Schwingungsverhalten des Busses beim Überfahren von Unebenheiten und Brücken-Auflagern günstiger, als das des Schwerverkehrs. Die von der dynamischen Achslast initiierte Stoßwelle ist schwächer, es entsteht eine geringere Zahl von langwelligen Nachschwingungen (rutting), die zudem noch eine niedrigere Amplitude als die vergleichbarer Schwerverfahrzeuge haben und sich schneller abbauen. Das heißt, die Auswirkungen auf den Straßenunterbau und auch Brückenlager sind nur halb so groß, wie bei vergleichbar schweren Lkw und gegenüber Nutzfahrzeugen mit 38 und mehr Tonnen nochmals geringer. Bei Bussen mit dritter Achse reduzieren sich diese Belastungen weiter.

Durch die Möglichkeit der zeitweisen Nutzung der mittleren und linken Fahrspur werden die Belastungen auf den Straßenunterbau in die tiefer ausgekofferten mittleren Fahrbahnbereiche verlagert. Daraus resultiert eine gegenüber dem Schwerverkehr günstigere Belastung.

### 1.2.2. Externe Kosten

Aufgrund seines geringen Verkehrsflächenbedarfs im Verhältnis zur Zahl der Beförderten sowie der geringen Folgekosten aufgrund von Umweltbelastungen und wegen der geringen Zahl von Busunfällen, sind zudem gerade die externen Kosten des Reisebusses besonders niedrig:

Ausweislich der von der Allianz pro Schiene in Auftrag gegebenen INFRAS-Studie aus 2007 zu den externen Kosten des Verkehrs in Deutschland, ist der Pkw mit einem Anteil von rund 96% aller externen Kosten der größte Kostenverursacher. Im Personenverkehr fallen danach beim Pkw mit 61,6 €/1'000 Pkm die höchsten durchschnittlichen Kosten an. Die Kosten im Personenverkehr der Schiene betragen 21.2 €/1'000 Pkm, die des Busses nur 15,6 €/1'000 Pkm.

Die externen Kosten der Busse im Gelegenheits- und Linienverkehr sind somit nach den Feststellungen von INFRAS um ca. 26% tiefer als im Schienenverkehr. Als Hauptgrund werden hierfür seitens INFRAS die tieferen Lärmkosten in Kombination mit tieferen aggregierten Klimakosten, sowie die aufgrund der verbesserten Motorentechnologie um 60% verringerte Partikelemissionen des Busses im Zeitraum 2000 bis 2005 angeführt. Letzteres habe zu deutlich tieferen Luftverschmutzungskosten in dieser Fahrzeugkategorie geführt.

### 1.2.3. Wegekosten

Auch sind die Wegekosten des Busses im Vergleich zur Bahn nicht nur äußerst gering, sondern es besteht sogar eine beträchtliche Kostenüberdeckung auf Seiten des Busses:

Zunächst ist hierzu bereits festzustellen, dass der Wegekostendeckungsgrad sämtlicher Verkehrsträger für das gesamte Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland laut Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) von 2009 über die Wegekosten und Wegekostendeckung des Straßen- und des Schienenverkehrs in Deutschland im Jahr 2007 149% betrug. Auf Bundesautobahnen belief sich die Kostendeckung im Jahr auf 2007 auf 282 %.

Der Wegekostendeckungsgrad der deutschen Busse für die Benutzung der Bundesautobahnen betrug danach im Jahr 2007 312%. Selbst ausländische Busse weisen hier einen Kostendeckungsgrad von 134 % auf.

Demgegenüber betrug der Wegekostendeckungsgrad für den Schienenpersonenfernverkehr für das Jahr 2007 lediglich 56 %.

Deutsche Busse zahlen somit bereits jetzt schon mehr als das Dreifache dessen, was sie an Wegekosten verursachen und finanzieren damit den Schienenverkehr.

### 1.2.4. CO<sub>2</sub>-Ausstoß

Zu berücksichtigen ist weiter, dass der Bus nach den amtlichen Statistiken mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 3,1 kg pro 100 Personen-Kilometer das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Pkw beträgt demgegenüber 13,8 kg, der der Bahn 4,6 kg (im Fernverkehr) (Quelle: Bundesumweltamt für das Bezugsjahr 2008).

Die Einführung einer Maut für Busse würde zwangsläufig zu höheren Reise- und Fahrpreisen führen und somit den Busverkehr und die Busreise unattraktiver machen und somit die Abwanderung von Kunden auf umweltschädlichere Verkehrsmittel fördern.

### 1.2.5. Energieverbrauch

Auch ist der Bus bereits nach den amtlichen Statistiken beim Energieverbrauch (Benzinäquivalent) pro 100 Personen-Kilometer mit 1,4 l unschlagbar. Der Pkw verbraucht dagegen 6,0 l und die Bahn 2,5 l (im Fernverkehr) (Quelle: Bundesumweltamt für das Bezugsjahr 2008).

Nach der von uns in Auftrag gegebenen Studie „Vergleichende Umweltbilanz des Reisebusses“ des IFEU-Instituts von 2009, beträgt der durchschnittliche Energieverbrauch sogar nur 0,9 l, pro gefahrenen 100 km.

Der Reisebus ist also als „1-Liter-Fahrzeug“ ein geradezu vorbildliches Nutzfahrzeug und allen anderen Verkehrsmitteln in Sachen Umweltschutz und Energieverbrauch weit überlegen.

### 1.2.6. Sozialfunktion

Da gerade einkommensschwache Bevölkerungsteile den Bus besonders intensiv nutzen, die Busreise sich bei Einführung einer Busmaut aber erheblich verteuern müsste, würden auch diese Bevölkerungsteile mittelbar durch die Busmaut benachteiligt. So würden sich z.B. bei Zugrundelegung des aktuellen Lkw-Mautsatzes Klassenfahrten mit einer durchschnittlichen Kilometerlänge von 1000 km (Hin- und Rückfahrt) um rund 160,- Euro verteuern. Auch andere Reisegäste der Busfahrten, wie z.B. ältere Menschen, wollen und müssen preisbewusst reisen können.

Die bisherige wichtige soziale und integrierende volkswirtschaftliche Funktion der Busreise wäre durch eine Busmaut insgesamt in Frage gestellt.

### 1.2.7. Finanzierung

Der Reisebus finanziert sich zudem ausschließlich selbst und erhält keinerlei staatliche Subventionen oder steuerliche Vergünstigungen. Allein über den Dieselmotorkraftstoffpreis führt der Reisebus über 70% Steuern an den Fiskus ab.

Dagegen profitiert die Bahn von massiven Steuervorteilen: So entgehen dem Fiskus laut dem 23. Subventionsbericht der Bundesregierung durch die Stromsteuerbefreiung des Schienenverkehrs 110 Mio. Euro.

Dies bedeutet allein für den Schienenverkehr eine Entlastung von 44 % gegenüber dem Regelsteuersatz.

### 1.2.8. Verkehrsnachfrage

Nicht nachvollziehbar sind für uns auch die Argumente der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Grüne, dass durch die Liberalisierung des Bus-Fernlinienverkehrs

dem Schienenpersonenfernverkehr ca. 10 bis 20% Verkehrsnachfrage entzogen werde und diese Verkehrsverlagerung angesichts der „enormen öffentlichen Mittel“, die in Ausbau und Erhalt des deutschen Schienennetzes fließen, weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar sei.

Zunächst sind diese Prognosen zur Verkehrsnachfrage durch das bisherige Verkehrsverhalten des betroffenen Kundenkreises nicht belegt. Die bisherige Genehmigung neuer Busfernlinien in Deutschland sowie die Fernbus-Liberalisierungen in anderen Ländern zeigen im Gegenteil, dass nur ein sehr geringer Anteil der Bahn-Reisenden zum Fernlinienbus wechselt.

So hat z.B. die Liberalisierung des schwedischen Fernlinienverkehrs gezeigt, dass allenfalls mit einer vorübergehenden Abnahme des Fahrgastaufkommens beim Schienenverkehr zu rechnen ist, die durch ein kundenfreundliches und preissensibles Verhalten des Schienenverkehrs wieder kompensiert werden konnte.

Würde man im weiteren der Argumentation folgen, dass die prognostizierten Verkehrsverlagerungen wegen der „enormen öffentlichen Mittel“, die in das Schienennetz fließen, nicht hinnehmbar seien, würde das in der Konsequenz bedeuten, dass man statt der – angeblich – gewünschten Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen im Linienverkehrsbereich neue Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Schienenverkehrs durch eine Mautbelastung der privaten Reisebusunternehmer einführt.

Wir halten diese Argumentation nicht nur für widersprüchlich und unlogisch, sondern auch für unzulässig, da die Wegekostenrichtlinie der EU (RL 2006/38/EG) vom Verursacherprinzip ausgeht und eine Mauterhebung von den tatsächlich verursachten Kosten und nicht von Verkehrsverlagerungen abhängig macht.

### 1.2.9. Umweltbilanz

Angesichts der hervorragenden Umweltbilanz des Busses einerseits sowie der bereits bestehenden fiskalischen Wettbewerbsnachteile des Reisebusses andererseits, darf dieser keinesfalls weiteren wettbewerbsverzerrenden finanziellen Belastungen, wie etwa einer Maut, ausgesetzt werden. Vielmehr muss der Reise- und Fernlinienbus angesichts der vorstehenden Fakten bereits im Ansatz von jeder Mautdiskussion – auch im Zusammenhang mit einer etwaigen allgemeinen Pkw-Maut - ausgenommen bleiben.

Dabei sollte auch nicht übersehen werden, dass der umweltfreundliche Bustourismus pro Jahr einen Umsatz von rund 10,5 Mrd. Euro erwirtschaftet. Allein das Beherbergungsgewerbe erzielt durch den Bustourismus ca. 30 Mio. Übernachtungen in Deutschland. Buskunden zahlen bei Übernachtungsreisen im Inland pro Reisetag rund 100,- Euro. Hinzukommen Zusatzausgaben pro Tag in Höhe von rund 28,30 Euro (Quelle: dwif 2011). Davon wird der größte Anteil in Höhe von 57 % im Gastgewerbe ausgegeben, 28,7 % fließen dem örtlichen Einzelhandel zu.



### 1.3.

#### **Auch die Forderung nach der Einführung einer umgehenden Verpflichtung zur barrierefreien Fahrzeugausstattung im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Fernlinienverkehrs ist nicht umsetzbar.**

Die Einführung einer umgehenden Verpflichtung zur behindertengerechten Fahrzeugausstattung im Bus-Fernlinienverkehr wäre realitätsfremd:

Der aktuelle Fahrzeugbestand verfügt über keine Barrierefreiheit. Auch die derzeitige Fahrzeugentwicklung der Hersteller hält diese im Reisebusbereich nicht bereit.

Diesbezügliche Verpflichtungen können und dürfen somit erst nach einer angemessenen Übergangszeit und dann für nur Neufahrzeuge eingeführt werden.

Was den aktuell verfügbaren Fahrzeugbestand anbelangt, der zunächst noch - auch und gerade bei aktuellen Neuanschaffungen - „aufgebraucht“ werden muss, ist in Bezug auf die Lebensdauer und somit die mögliche wirtschaftliche Einsatzzeit der Reisebusse auch zu beachten, dass die Hersteller diese Fahrzeuge auf eine „Lebensdauer“ von mindestens 30.000 Betriebsstunden auslegen. Die Betriebsstundenauslegung der ÖPNV-Busse beträgt sogar bis zu 60.000 Stunden. Demgegenüber sind Lkw für einen 10 - 12.000 Stunden Betrieb und Pkw für einen 5.000 Stunden Betrieb ausgelegt (Quelle: Mercedes-Benz/EvoBus).

#### **Wegfall des Unterwegsbedienungsverbots des § 48 Abs. 3 PBefG**

Die im Regierungsentwurf vorgesehene vollständige Beseitigung des Unterwegsbedienungsverbots im Ausflugs- und Ferienzielverkehr ist nicht nur wegen der Liberalisierung des Fernlinienverkehrs, sondern auch aus EU-wettbewerbsrechtlichen Gründen geboten, da der EU-Gelegenheitsverkehr gemäß VO (EG) 1073/2009 keine vergleichbaren Einschränkungen kennt.

Dies führt zu einem dazu, dass Reisebusse aus anderen EU-Staaten überall in Deutschland unterwegs bedienen dürfen. Zum anderen zu solch absurden Folgen, dass ein deutscher Reisebus mit Ausgangsort Hamburg und Ziel Garmisch-Partenkirchen nicht unterwegs bedienen darf, wohingegen er dann unterwegs bedienen darf, wenn die gleiche Reise, von Hamburg ausgehend, bis – kurz über die Grenze - nach Innsbruck führt.

Die im Gegenentwurf der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Grüne vorgesehene, lediglich eingeschränkte Beseitigung des Unterwegsbedienungsverbots ist praxisfremd und deshalb abzulehnen:

Zunächst ist es bereits jetzt – trotz des bestehenden Unterwegsbedienungsverbots und unabhängig von den in § 48 Abs. 3 PBefG normierten Ausnahmen - zulässig, dass bei einer Reise, die eine Stadt als Ausgangspunkt hat, dort an mehreren Stellen neben dem eigentlichen Abfahrtsort, zugestiegen werden kann. Das gleiche gilt für den Zielort: Auch dort können und dürfen die Reisegäste an verschiedenen Stellen aussteigen, ohne dass dabei gegen das Unterwegsbedienungsverbot verstoßen wird.

Es kommt hinzu, dass Fahrzeuge aus anderen EU-Staaten ebenfalls bereits seit langem und ohne weiteres auch innerstädtisch bedienen dürfen.

Zu den im Gegenentwurf befürchteten „chaotischen“ Zuständen oder einer Beeinträchtigung des ÖPNV oder von Stadtrundfahrtenverkehren ist es seither trotzdem noch nie gekommen. Die diesbezügliche Prognose entbehrt also jeder Grundlage.

Es kommt hinzu, dass hier nicht dieselben Kundenkreise wie im ÖPNV-Verkehr oder auch einer bloßen Stadtrundfahrt betroffen sind. Auch wäre die Neueinführung einer Verkehrsart, wie „innerörtliche Ausflugsfahrten“, dem PBefG nicht nur systemfremd, sondern würde das Unterwegsbedienungsverbot nur noch weiter komplizieren, abgesehen davon, dass nicht nachvollziehbar ist, wie hier jeweils sinnvoll kontrolliert werden kann, ob es sich um „innerörtliche“ oder „außerörtliche“ Ausflugsfahrten im Rahmen eines Reiseverkehrs handelt, oder ob jeweils die vorgesehenen Ausnahmegenehmigungen für eine innerörtliche Bedienung vorliegen.

Nur die seitens der Bundesregierung vorgesehene vollständige Beseitigung des Unterwegsbedienungsverbots führt zu klaren gesetzlichen Regelungen und beseitigt die Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zum EU-Gelegenheitsverkehr.

Bech-Schröder  
Rechtsanwältin  
RDA-Rechtsberaterin  
Be/22/2/12/RDA/Ebe/maut2011

RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V.  
Hohenstaufenring 47-51  
D-50674 Köln  
Tel.: +49 (0) 221 912772-0  
Fax.: +49 (0) 221 124788  
[www.rda.de](http://www.rda.de)  
international@rda.de

**BERATUNGSUNTERLAGE**

**Bitte aufbewahren!**

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)340-K**



24.02.2012

---



# **STELLUNGNAHME**

---

## zur Änderung personenbeförderungs- rechtlicher Vorschriften

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zur  
öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwick-  
lung des Deutschen Bundestages am 29. Februar 2012.

## **I. Einleitung**

Die vorliegenden Gesetzesentwürfe der Bundesregierung (Drs. 17/8233) und der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Dr. 17/7046) beinhalten Änderung der gesetzlichen Regelungen für öffentliche Personenverkehrsleistungen. Insbesondere soll hierbei den Vorgaben der EU-VO 1370/2007/EG hiermit Rechnung getragen werden.

Mit den beabsichtigten Änderungen soll ebenfalls eine Liberalisierung des Linienfernbusverkehrs umgesetzt werden. In der Hauptsache soll mit den Gesetzesentwürfen das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geändert werden.

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE (Drs. 17/7487) beinhaltet bzgl. der Änderung des PBefG ausschließlich Forderungen in Bezug auf die beabsichtigte Liberalisierung der Linienfernbusverkehre.

Die nachfolgende Stellungnahme beinhaltet die Positionen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG zur Änderung des PBefG und zur Anpassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Dabei bezieht sich die EVG, wenn nicht anders angegeben, auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung.

## **II. Generelle Kritik**

Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes muss neben der Anpassung zur Umsetzung von Regelungen der EU VO 1370/2007/EG zu einer Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs führen.

Für die Erfüllung der Daseinsvorsorgeverantwortung und im Hinblick auf eine dringend gebotene ökologische Verkehrswende ist es zwingend erforderlich, den zuständigen Aufgabenträgern die Handlungsmöglichkeiten einzuräumen, die notwendig sind, einen effektiven und ökologisch nachhaltigen Nahverkehr für ihre Regionen oder Städte zu schaffen. Hierbei sind volkswirtschaftlicher Nutzen und ökologische Zielsetzung vorrangig zu berücksichtigen.

Die Schaffung unternehmerischer Freiräume darf nicht zu einer Gefährdung dieser Ziele führen. Die in dem vorgelegten Regierungsentwurf genannten Änderungsvorschläge stehen diesen Zielen diametral entgegen.

Die EVG fordert schon lange ein verkehrliches Gesamtkonzept, einen Masterplan Verkehr, welcher alle Verkehrsträger, ihre ökonomisch und ökologisch sinnvolle Verknüpfung und eine vorausschauende Planung der Infrastrukturinvestitionen beinhaltet. In diesem Masterplan müssen die Fragen nach den Verkehr der Zukunft beantwortet werden.

Es müssen Antworten darauf gefunden werden, welche Verkehre mit welchen Verkehrsträgern wir in Zukunft unter ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen aber auch demographischen Gesichtspunkten benötigen. Dann kann sinnvoll beantwortet werden, welche Infrastruktur für den Personen- und Gütertransport ertüchtigt oder neu gebaut werden muss und wie diese verkehrlichen Anforderungen auch in der Zukunft finanziert werden können.

### **III. Im Detail – Die Kernforderungen der EVG**

#### **Schaffung wirkungsvoller Schutzmaßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping für Personennahverkehre sowie für Linienfernbusverkehre**

Alle Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gem. der Definition in § 8, Abs. 1 PBefG sind zwingend unter Einhaltung der Regularien der EU-VO 1370/2007/EG zu erbringen. Dies umfasst nach Auffassung der EVG auch eigenwirtschaftliche Verkehre gem. § 8, Abs. 4 PBefG.

Bereits bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen müssen bindende Vorgaben zur Einhaltung von Lohn- und Sozialstandards festgeschrieben werden. Die EVG fordert die freiwilligen Bestimmungen des Art. 4, Abs. 5 und 6 der EU-VO 1370/2007/EG voll auszuschöpfen und verbindlich festzuschreiben.

Auch für den Bereich der Linienfernbusverkehre fordert die EVG die Implementierung einer Sozialklausel in das PBefG. Hierzu macht die EVG den nachfolgenden Formulierungsvorschlag:

*Sozialklausel für den Fernbusverkehr:*

*Die Genehmigung für den Fernbusverkehr ist zu versagen oder zu entziehen, wenn Tatsachen die Annahmen rechtfertigen, dass der Unternehmer selbst oder ein für ihn tätiger Nachunternehmer die im jeweiligen im Verkehrsreich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen unterschreitet.*

Diese Vorgabe ist zwingend durch die von den Ländern beauftragten Genehmigungsbehörden bei der Genehmigung von Linienfernbusleistungen zu prüfen.

Um eine Nicht-Anwendung dieser Sozialklausel zu verhindern, ist dem PBefG an geeigneter Stelle eine Revisionsklausel hinzuzufügen. Diese Untersuchung soll auch die Einhaltung der tariflichen Arbeitsbedingungen überprüfen. Hierzu macht die EVG folgenden Formulierungsvorschlag:

*Revisionsklausel:*

*Zwei Jahre nach Inkrafttreten der Neufassung soll die Bundesregierung eine Untersuchung durchführen, in welchem Umfang die Genehmigungsbehörden Versagungen oder Entziehungen von Genehmigungen ausgesprochen haben und ob dadurch die Einhaltung der im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen sichergestellt werden konnte.*

Die Erfahrungen aus bereits bestehenden Fernreisebusverkehren zeigen, neben erheblichen tariflichen Unterschieden, schon jetzt Tendenzen von Lohn- und Sozialdumping durch die Beschäftigung von Mitarbeitern aus dem europäischen Ausland oder über europäische Tochterfirmen. Dazu hat der Verein mobifair e.V. einen kurzen Tarifvergleich erstellt, der dieser Stellungnahme als Anhang anfügt ist.

Zur Sicherstellung der Einhaltung von Tarif- und Sozialstandards, der gesetzlichen Bestimmungen für Lenk- und Ruhezeiten und der Qualitätsstandards (z.B. in Bezug auf Fahrzeugausstattung und Anforderung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste) muss eine ausreichende Kontrolle sichergestellt werden. Dies kann durch die Erweiterung der Zuständigkeiten des Bundesamtes für Güterkraftverkehr (BAG) auf den kommerziellen Personenverkehr erfolgen.

### **Schutz der Investition öffentlicher Gelder in Verkehre des SPNV und genereller Schutz der Eisenbahnverkehre – für eine ökologische Verkehrswende**

Die beabsichtigte Liberalisierung des Linienfernbusverkehrs darf zudem keine negativen Auswirkungen auf den Eisenbahnpersonenverkehr haben. Durch konkurrierende Angebote der Linienfernbusverkehre würden den SPNV-Unternehmen Fahrgelderlöse entgehen, die durch erhöhte Zuschüsse der öffentlichen Hand ausgeglichen werden müssten.

Klargestellt werden muss, dass sich der Schutz des SPNV auf den gesamten Streckenverlauf dieser bestellten Verkehre bezieht. Das in § 42a des Regierungsentwurfes genannte Bedienverbot für Linienfernbusleistungen unter 50 km berücksichtigt zwar die in § 8, Abs. 1 PBefG genannten Begriffsdefinitionen für den ÖPNV, zum Schutz des SPNV ist dies allerdings unzureichend.

Im Sinne der dringend gebotenen ökologischen Verkehrswende muss sichergestellt werden, dass das flächendeckende Eisenbahnverkehrsangebot durch Zubringerleistungen im Fernbusbereich gestützt, und nicht durch konkurrierende Busleistungen gefährdet wird. Dabei ist auch darauf zu achten, dass es nicht zu einer Ausdünnung von Eisenbahnfernverkehrsleistungen in örtlichen und zeitlichen Randlagen kommt. Dies ist bisher nicht berücksichtigt.

**Kein Herauslösen lukrativer Verkehre aus Linienbündeln und Verkehrsnetzen innerhalb von Nahverkehrsplänen. Freie Wahlmöglichkeit kommunaler Auftraggeber, Nahverkehrsleistungen selbst zu erbringen, oder zu vergeben.**

Im Regierungsentwurf wird die Möglichkeit der kommunalen Aufgabenträger zur Eigenerbringung von Verkehrsleistungen ganzer Verkehrsnetze durch den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre einzelner Linien ausgehebelt. Die EVG fordert, dass der Regelungsrahmen der EU VO 1370/2007/EG, Art, 5, Abs. 2 ausgeschöpft wird und der Bedienung von gesamten Verkehrsnetzen durch eigene, kommunale Verkehrsunternehmen Vorrang eingeräumt wird.

Es muss außerdem verhindert werden, dass es durch das Herauslösen lukrativer Linien aus Linienbündeln zu „Rosinenpickereien“ kommt. Verbleibende unattraktive Restverkehre müssten dann durch kommunale Zuschüsse finanziert werden.

**Kostenbeteiligung der Linienfernbusverkehre am Ausbau und Erhalt der erforderlichen Infrastruktur**

Für Linienfernbusverkehre muss eine entsprechende Infrastruktur in den Städten geschaffen werden. Dabei ist eine sinnvolle Verknüpfung mit dem Eisenbahnverkehr und dem ÖPNV zu gewährleisten. Es muss verhindert werden, dass es durch die Nutzung von Haltestellen zu Behinderungen des öffentlichen Nahverkehrs kommt.

Es ist ebenfalls darauf zu achten, dass Autobahnraststätten oder sonstige Freiflächen (öffentliche Parkflächen etc.) nicht für das Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen zweckentfremdet werden.

Neben der Behinderung der eigentlichen Nutzungsbestimmung kann so die Verknüpfung mit den o.g. Öffentlichen Verkehrsleistungen nicht gewährleistet werden.

Zur Finanzierung der für den Linienfernbusverkehr notwendigen Infrastruktur, aber auch zur Verminderung von Wettbewerbsverzerrungen ist die Ausweitung der Maut auf Linienfernbusverkehre und Gelegenheitsverkehre unerlässlich. Im Eisenbahnverkehr werden Trassen- und Stationsgebühren ebenfalls erhoben, um die Infrastruktur zu finanzieren.

Dies muss durch eine Anpassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes erfolgen. Nicht mautpflichtig sollten lediglich Leistungen des ÖPNV sowie bestellte kommunale Verkehre oder sonstige öffentlichen Verkehre wie Schülerverkehre sein.

### **Verbraucherschutz und Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen**

Um mehr Menschen für den öffentlichen Personenverkehr zu begeistern, müssen sich die potentiellen Fahrgäste auf die Fahrpläne in den Linienverkehren verlassen können. Unternehmen, die Linienverkehre anbieten, müssen sich verpflichten, Fahrpläne einzuhalten. Diese Fahrpläne sind mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb eines Verbundes abzustimmen, um Anschlüsse erreichbar zu machen. Nur so ist ein ökonomisch und ökologisch abgestimmtes Verkehrsangebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Mobilitätseingeschränkte Menschen haben das Recht, alle öffentlichen Verkehrsangebote zu nutzen. Die Verkehrsunternehmen müssen die Infrastruktur für eine barrierefreie Nutzung auch des Linienfernbusverkehrs garantieren.

Anhang: mobifair Tarifvergleich: Fernbuslinienverkehr (Kurzversion)



# mobifair Tarifvergleich: Fernbuslinienverkehr (Kurzversion)

2. Februar 2012

## National

Im Rahmen eines Tarifvergleichs wurden die Tarifverträge von bestehenden Fernbuslinienunternehmen gegenüber gestellt. Dabei wurden die Tarifverträge genommen, die bei der Autokraft Kiel (OVN SH), der BerlinerLinienExpress (BEX Berlin) und dem Busverkehr der DB AG durch die OVF GmbH zwischen Nürnberg und Prag (OVF Fernbus) angewendet werden.

Verglichen wurde das Grundgehalt in der untersten und der obersten Stufe, das so ermittelte Gehalt auf Basis einer 40 Stunden Woche, sowie das Gehalt mit variablen Zulagen. Dafür wurde für alle Tarifverträge ein gleicher Dienstplan zu Grunde gelegt. Also Eckdaten ergibt sich aus diesem Vergleich folgende Übersicht:

Tarifvertrag	Std.Lohn	Arbeitszeit pro Woche	Monatsentgelt			Jahresentgelt	
			Stundenlohn x Arbeitszeit	bei 40 h pro Woche, inkl. fest Zulagen	inkl. feste u. variable Zulagen	inkl. aller Zulagen, WehG + Urlaubsg	Abweichung zum höchsten Entgelt
<b>Anfangsgruppe</b>							
OVN SH	€ 11,17	39	€ 1.949,20	€ 2.002,02	€ 2.386,63	€ 30.89,09	-
BEX Berlin	€ 9,51	44	€ 1.852,51	€ 1.678,06	€ 2.175,10	€ 25.38,22	-18,63 %
OVF Fernbus	€ 10,86	39	€ 1.881,99	€ 1.929,36	€ 2.317,91	€ 29.69,13	- 4,00 %
<b>Endgruppe</b>							
OVN SH	€ 11,37	39	€ 1.983,10	€ 2.034,81	€ 2.426,86	€ 31.48,44	-
BEX Berlin	€ 10,85	44	€ 2.109,79	€ 1.911,12	€ 2.467,68	€ 28.48,40	- 9,68 %
OVF Fernbus	€ 11,47	39	€ 1.985,48	€ 2.035,45	€ 2.432,67	€ 30.96,80	- 1,63 %

## International

Bereits heute werden viele grenzüberschreitende Fernbuslinienverkehre aus dem (v.a. osteuropäischen) Ausland gefahren. Außerdem ist die Deutsche Touring, als maßgeblicher nationaler Interessent im Fernbuslinienverkehr und Lobbyist für die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs, stark international vernetzt. Daher ist zu erwarten, dass die deutschen Löhne zukünftig auch im Fernbuslinienverkehr mit internationalen Löhnen konkurrieren müssen. Die Deutsche Touring stellt z.B. derzeit nur über ihre ausländischen (hier v.a. portugiesischen) Töchter Busfahrer ein.

Hinzukommt, dass mit den Wegfall des Kabotageverbots der Druck durch ausländische Anbieter weiter steigen wird.

Daher hier einige Eckdaten für den internationalen Lohnvergleich:

Land	Monatslohn (Ø)	Erhebungsstelle
Schweiz	€ 3.500	Zürich
	€ 3.000	Mittelstand
Skandinavien	€ 2.500	Mittelstand
Italien	€ 2.200	Mittelstand
Frankreich	€ 2.200	Mittelstand
England	€ 2.000	Mittelstand
Österreich	€ 1.850	Salzburg (Obus)
Österreich	€ 1.600	Mittelstand
Portugal	€ 700	Carris
Polen	€ 610	Mittelstand

**Kabotage** bezeichnet das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Nationalstaates durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Dabei ist es unerheblich, ob das Unternehmen in dem Staat über eine Niederlassung verfügt, in welchem es die Dienstleistung erbringt. Kabotage kann sich auf den Personen- und Gütertransport erstrecken und mit verschiedenen Transportmitteln erfolgen.

Kabotage unterscheidet sich vom grenzüberschreitenden Verkehr dadurch, dass Transporte innerhalb einer (ausländischen) Landesgrenze stattfinden.

**BERATUNGSUNTERLAGE**

**Bitte aufbewahren!**

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)340-L**

VCD Stellungnahme

# Novellierung des PBefG – Verbändean- hörung

## Position des VCD im Überblick

### Ausgangssituation

Aus Sicht des VCD soll der Öffentliche Personenverkehr attraktive Angebote für „alle Lebenslagen“ bereitstellen. Dieses ist Messlatte zur Beurteilung der Gesetzesalternativen. Natürlich kann kein Gesetz unmittelbar eine solche Attraktivität „garantieren“. Gesetze geben aber den Rahmen dafür, welcher Akteur mit welchem Interesse und mit welchen Handlungsinstrumenten agieren kann. Entscheidend ist insoweit aus Sicht des VCD die Beantwortung folgender Fragen:

- Fernbusverkehr und eigenwirtschaftlicher Nahverkehr:  
Besteht Platz für Innovationen? Habend diese eine Chance am Markt? Werden etwaige Negativwirkungen vermieden?
- Auftragsverkehr im ÖPNV:  
Kann die öffentliche Hand die von ihr für erforderlich erachteten Vorgaben für einen attraktiven Verkehr durchsetzen, wenn auf eigenwirtschaftlicher Basis dieses nicht finanzierbar ist (z.B. Preise, Taktdichte, Bedienzeiten, Sicherheitsanforderungen, Umweltqualität, Fahrzeugqualität)?

### Fernbus

Der VCD erwartet von der Fernbusliberalisierung, dass neue Kundengruppen, insbesondere aus dem Bereich des motorisierten Individualverkehrs, erschlossen werden. Darüber hinaus kann der Fernbus Mobilitätschancen für einkommensschwache Kundengruppen eröffnen, für die die Nutzung eines Autos oder der Angebote im Schienenverkehr kaum bezahlbar sind. Der VCD begrüßt daher die in beiden Gesetzesentwürfen vorgesehene Deregulierung des Fernbusverkehrs.

Ein gewisses Maß an „regulierenden Vorgaben“ bleibt aber auch in deregulierten Märkten erforderlich. Dieses fehlt im Regierungsentwurf, wird aber im Gesetzentwurf der Opposition in vernünftiger Weise geregelt:

- Soweit Fernbusangebote mit Schienenverkehrsangeboten auf ÖPNV-Relationen in Konkurrenz stehen, ist es im Einklang mit der EG-Verordnung möglich, dass der Bahnverkehr in maßvoller Weise geschützt wird.
- Es wird mit Augenmaß für die Integration und das Zusammenspiel der Angebote auf der Ebene der Informationsbereitstellung und des Vertriebs gesorgt: Die Angebote des öffentlichen Personenverkehrs werden betreiberübergreifend beauskunftet bzw. können auch von Dritten beauskunftet werden. Zudem wird in Maßen ein betreiberübergreifender Vertrieb sichergestellt.
- Es werden Vorgaben zur Barrierefreiheit gesetzt, die nicht nur den vordergründig in ihrer Mobilität eingeschränkten Nutzern zu Gute kommen werden.

### Eigenwirtschaftlicher ÖPNV

Die Marktzugangsregeln sollten so gestaltet werden, dass diejenigen Unternehmen Genehmigungen erhalten, die innovativ und kreativ die Kundenbedürfnisse erspüren und von daher eine auch an den Fahrgastinteressen orientierte Weiterentwicklung des Marktes erwarten lassen.

Der heutige Rechtsrahmen für eigenwirtschaftliche Verkehre ist hingegen von Konkurrenz- und Besitzstandsschutz geprägt. Innovationen haben in dem heutigen Marktrahmen für eigenwirtschaftliche Verkehre keine Chance: Die Genehmigungsbehörde kann sie nicht beurteilen; ein Newcomer kann sich mit ihnen nicht profilieren und der Bestandsunternehmer ist auf sie nicht angewiesen, da er seinen Markt allein durch Rückgriff auf die Konkurrenzschutzregelungen verteidigen kann.

Die Novellierung des PBefG ändert die Ausgangsbedingungen innerhalb des eigenwirtschaftlichen Verkehrs nicht. Es wird daher von der Gesetzesänderung kein Innovationsschub zu erwarten sein.

## Auftragsverkehr im ÖPNV

Durch die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge kann die öffentliche Hand bzw. konkret der kommunale Aufgabenträger eingreifen, um die Leistungen zu veranlassen, die auf eigenwirtschaftlicher Basis nicht bereitgestellt werden bzw. würden (Angebotsdichte, Bedienungszeitraum, Qualitätsvorgaben etc.).

## Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre

Rechtliche Einschränkungen in der Bestellkompetenz ergeben sich dadurch, dass die Auftragsvergabe nach der Konzeption der Bundesregierung nur dann gestartet werden kann, wenn „vorrangige eigenwirtschaftliche Verkehre“ als unzureichend versagt worden sind.

Eine interessengerechte und rechtssichere Abgrenzung zwischen den eigenwirtschaftlichen Verkehren einerseits und den Auftragsverkehren andererseits ist essentiell. Ohne eine solche Abgrenzung ist für alle Akteure unklar, ob und wenn ja, nach welchen Spielregeln sie tätig werden können.

Aus Sicht der Fahrgäste muss dabei sichergestellt werden, dass hochwertige, integrierte, behindertentaugliche und umweltfreundliche ÖPNV-Angebote nicht durch minderwertige Verkehre verhindert werden können, nur weil diese rechtstechnisch „eigenwirtschaftlich“ sind. Die Belange der Fahrgäste müssen hier Vorrang haben.

Der Regierungsentwurf öffnet hingegen die kommunalen Verkehre für die Anbieter eigenwirtschaftlicher Verkehre auch dann, wenn diese Verkehre mit Blick auf Kontinuität, Taktichte, Qualität, Barrierefreiheit etc. hinter dem kommunalpolitisch erwünschten Angebot zurückbleiben. Dieses gilt nach dem Konzept der Bundesregierung selbst dann, wenn die öffentliche Hand bereit ist, das von ihr gewünschte Bedienungsniveau auch zu finanzieren, in dem über dieses Niveau ein „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ abgeschlossen wird.

Einen passfähig „konditionierten Vorrang“ leistet hingegen der Entwurf der Opposition, indem er den intendierten Auftragsverkehr zur Messlatte im Genehmigungsverfahren macht. Dieses sichert die verkehrspolitische Handlungsfähigkeit der Kommune genau im erforderlichen Umfang. Dieser Vorschlag steht zudem in der Kontinuität des bisherigen Rechts in der Auslegung durch das Bundesverwaltungsgericht (Urteil aus 2006), welches vorsieht, dass die Genehmigungen dann zu versagen sind, wenn die eigenwirtschaftlichen Verkehre nicht das Bedienungsniveau realisieren, welches mit der Auftragsvergabe intendiert wird.

## Fazit zum ÖPNV

Der VCD kann den Regierungsentwurf mit Blick auf die Regelungen zum ÖPNV nur klar ablehnen. Aus Sicht eines Fahrgastverbandes wirft er folgende „Rückfragen“ an die Regierung bzw. an die Koalitionsfraktionen auf:

- Wo sonst kann ein Privater eine allein an den unternehmerischen Bedürfnissen orientierte Leistung beantragen und dafür Konkurrenzschutz bekommen und zudem noch auf staatliche Finanzierung für Sondertarife hoffen?
- Warum soll dieser Mechanismus selbst dann wirken, wenn die Kommune den Fahrgästen Nahverkehrsleistungen mit höherer Qualität anbieten will, die sie ggf. sogar für weniger Steuergeld realisieren kann?
- Wo sonst darf eine Kommune eine Leistung im Bereich der Daseinsvorsorge, die der Markt nicht bereitstellt, nicht beschaffen?
- Wo sonst und warum entscheidet eine staatliche Behörde im Bereich der lokalen Daseinsvorsorge über die Umsetzbarkeit und damit über die Handlungsspielräume der Politik im „eigenen kommunalen Wirkungskreis“?
- Die Regionalisierung im Eisenbahnregionalverkehr ist eine Erfolgsgeschichte. Warum sollen die Fahrgäste nur im Schienenpersonennahverkehr von Qualitätssteigerungen profitieren, die von den Aufgabenträgern politisch gewollt sind und die diese zu finanzieren bereit sind, nicht aber im übrigen ÖPNV?

## Zur Begründung der Position des VCD

### Anlass und Hintergrund der Novellierung des Personenbeförderungsrechts

Aus Sicht des VCD soll der Öffentliche Personenverkehr attraktive Angebote für „alle Lebenslagen“ bereitstellen. Das „ideale Angebot“ ist zeitlich umfassend und flächendeckend verfügbar und stellt eine in jeder Hinsicht vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Aufsetzend auf ein Grundangebot nimmt die Angebotsdichte mit der Nachfrage zu. Die Preise für die Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs sind dem Angebot angemessen und sozial differenziert. Die Unternehmer haben einen Anreiz sich zum Nutzen der Fahrgäste durch Produktinnovationen einen Vorteil im Markt zu verschaffen. Die Angebote verschiedener Betreiber ergänzen sich in ihren Alternativen (Fahrplan, Fahrausweis, Beauskunftung).

Das „ideale Angebot“ entsteht nicht von selbst. Länder und Kommunen leisten einen großen Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge. Zum einen mit öffentlichen Haushaltsmitteln – so fließen jährlich direkt oder indirekt ca. 11,8 Mrd. Euro (ohne SPNV) in den öffentlichen Nahverkehr und machen die öffentliche Hand faktisch zum größten Kunden der Nahverkehrsunternehmen, zum anderen durch die Gewährung von Konkurrenzschutz- und Besitzstandsschutzrechten. Der Rahmen hierfür wird unter anderem von dem zur Novellierung anstehenden PBefG abgesteckt. Aus Fahrgastsicht muss dieser Rechtsrahmen so ausgestaltet sein, dass alle Vorteile finanzieller und rechtlicher Art, von denen die Verkehrsunternehmen profitieren, nur im Gegenzug zur Einhaltung entsprechender Integrations- und Qualitätsvorgaben gewährt werden.

Aufgrund der europarechtlichen Vorgaben kann auch das deutsche Recht nicht (mehr) nach „Belieben“ festlegen, wie der Öffentliche Nahverkehr bezuschusst wird und ob und wie die bestehenden Angebote und Betreiber vor Konkurrenz geschützt werden. Die europarechtlichen Rahmenbedingungen für staatliche Interventionen sind vielmehr mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 neu geregelt worden. Öffentliches Geld sowie marktzugangsrelevante Vorteile („ausschließliche Rechte“) dürfen nach den Regelungen der VO 1370/2007 nur im Gegenzug für die Erfüllung bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen von den „zuständigen Behörden“ gewährt werden. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind solche Angebotsmerkmale, die auf Basis des eigenen wirtschaftlichen Interesses von den Unternehmen nicht angeboten werden, von den zuständigen Behörden aber für erforderlich erachtet werden. „Übersetzt“ geht es also darum, dass und wie die kommunalen Aufgabenträger tätig werden können, wenn sie Angebote etablieren möchten, die der Markt nicht hervorbringt.

Hinsichtlich des „Geltungsanspruchs“ dieser Verordnung hat die EU-Kommission in einer Antwort an die Republik Österreich folgende Feststellung getroffen: *„Vorbehaltlich des Anwendungsbereichs der Vergaberichtlinien, unterliegen daher in Zukunft alle staatlichen Interventionen, die dazu dienen, einzelnen Unternehmen oder einer beschränkten Gruppe von Unternehmen finanzielle oder marktzugangsrelevante Vorteile zu gewähren, ausnahmslos der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.“*

Der von der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 abgesteckte und seit Dezember 2009 anzuwendende Rechtsrahmen ist transparent und eindeutig, auch wenn er sich nicht „auf den ersten Blick ins Gesetz“ erschließt. Er gilt direkt und unmittelbar in ganz (EG) Europa. Entgegenstehendes deutsches Recht, d.h. Regelungen zur Gewährung von finanziellen oder marktzugangsrelevanten Vorteilen, die nicht im Einklang mit den Vorgaben der EG-Verordnung stehen, sind unbeachtlich.

Überfällig ist daher die Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an die VO (EG) Nr. 1370/2007. Überflüssig sind jedoch viele der umfangreichen Anpassungen im Personenbeförderungsgesetz. Das Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 hätte besser genutzt werden können, um die Regelungstiefe des Bundesrechts an dieser Stelle zu reduzieren und die „Unterfütterung“ des durch das Europarechts vorgegebenen Rechtsrahmens an die Länder zu delegieren (Daseinsvorsorge und Verwaltungsverfahren sind Ländersache, bundeseinheitlicher Rechtsrahmens bereits durch die VO 1370 gesichert). Möglicherweise mehr aus Tradition wurde in den vorliegenden Gesetzentwürfen an einer Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und damit an einer bundesweiten Regelung festgehalten. Besser wäre es gewesen, die Behördenzuständigkeit wie im Eisenbahnregionalverkehr zu regeln: Die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen wird für das Unternehmen erteilt und gilt für fünf Jahre. Für diese Funktion sind staatliche Aufsichtsbehörden verantwortlich. Die Finanzierung und Beauftragung und

damit alles, was für den Marktzugang und die Daseinsvorsorge erforderlich ist, fällt in die alleinige Zuständigkeit des Aufgabenträgers des SPNV.

Die jetzt in beiden Entwürfen zur Novellierung des PBefG angelegte Regelung führt zu einer „mehrfachen Segmentierung“ des Marktes:

1. Fernbus (dereguliert)
2. Nah und Regionalverkehr = ÖPNV (reguliert) mit Aufsplittung in
  - a) eigenwirtschaftlicher Verkehr  
(= ohne öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach VO 1370)
  - b) Auftragsverkehr  
(= mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag nach VO 1370)

Die Regelungen für die jeweiligen „Segmente“ des Marktes sind danach zu beurteilen, wie attraktiv der Verkehr für die Fahrgäste ist. Messlatte dafür ist letztlich der „Erfolg am Fahrgastmarkt“. Der Weg zu diesem Erfolg führt über die Attraktivität der Angebote in Relation zu den Bedürfnissen der Fahrgäste. Übersetzt bemisst sich die Attraktivität damit nach Qualität, Häufigkeit und Preis der angebotenen Verbindungen. Kein Gesetz kann unmittelbar eine solche Attraktivität „garantieren“. Gesetze geben aber den Rahmen dafür, welcher Akteur mit welchem Interesse und mit welchen Handlungsinstrumenten gestaltend wirken kann.

Eine besondere Rolle kommt dabei dem „kommunalen Aufgabenträger“ zu. Dieser und nur dieser steht in der verkehrspolitischen Verantwortung für ein gutes oder schlechtes ÖPNV Angebot. Um dieser verkehrspolitischen Verantwortung gerecht werden zu können, muss es dem kommunalen Aufgabenträger nicht nur möglich sein, dass im öffentlichen Interesse erforderliche Angebot zu bestimmen („ausreichende Bedienung“), der gesetzliche Rahmen muss vielmehr darauf ausgerichtet sein, dass er dieses Angebot durch geeignete Interventionen auch durchsetzen kann.

Im Bereich kommerziell tätiger Busunternehmen müssen sich hingegen marktgerechte Innovationen auch durchsetzen können. Dieses setzt voraus, dass diese Unternehmen ihre Angebote und Tarife entsprechend den Kundenbedürfnissen gestalten können, und dass sie daraus einen Wettbewerbsvorteil ziehen dürfen und können.

Entscheidend ist insoweit aus Sicht des VCD folgendes „Doppel“ an Fragen:

- Fernbusverkehr und eigenwirtschaftlicher Nahverkehr:  
Besteht Platz für Innovationen? Habend diese eine Chance am Markt? Werden etwaige Negativwirkungen vermieden?

Auftragsverkehr im ÖPNV:

Kann die öffentliche Hand die von ihr für erforderlich erachteten Vorgaben für einen attraktiven Verkehr durchsetzen, wenn auf eigenwirtschaftlicher Basis dieses nicht finanzierbar ist (z.B. Preise, Taktichte, Bedienzeiten, Sicherheitsanforderungen, Umweltqualität, Fahrzeugqualität)?

## Bewertung der Vorgaben für den Fernbusverkehr

Beide Gesetzesentwürfe haben zum Ziel, die „gewerberechtlichen“ Marktzugangshürden für den Fernbus abzuschaffen. Die bisher im PBefG verankerten marktzugangsrelevanten Vorteile der „Altunternehmen“ (Konkurrenzschutz bei laufender Genehmigung, Besitzstandsschutz bei Wiedererteilung einer ausgelaufenen Genehmigung) werden konsequent beseitigt. Die Unternehmen können in Konkurrenz zueinander ihre Angebote im Markt platzieren. Über den Erfolg entscheidet die „Refinanzierung“ durch die Fahrgäste und somit die Attraktivität für die NutzerInnen.

Innovationen können unmittelbar am Markt nach dem Prinzip von „trial and error“ entwickelt werden. Die Unternehmen können dabei „Wagnisse“ eingehen, denn ihnen ist auch ein Rückzug von Angeboten möglich, wie auch schnelle Reaktionen bei sich bietenden Markchancen: Preis- und Fahrplanänderungen müssen – und dürfen! – nicht erst behördlich überprüft und genehmigt werden.

Auf Relationen mit starker Nachfrage ist nach den Erfahrungen anderer Länder zu erwarten, dass sich mehrere Betreiber in Konkurrenz zueinander etablieren werden und sich dabei mit ihrem Angebot jeweils auf bestimmte Marktnischen spezialisieren (Qualitätsanbieter, Billiganbieter etc.). Und es ist auch zu erwarten, dass Unternehmen ihr Geschäft wieder einstellen, wenn es sich nicht rechnet und sich ganz oder teilweise auch aus dem Markt wieder zurückziehen. Im Ausland ist zu beobachten, dass die Fernbusbetreiber im Regelfall „gut verdienen“. Ein „ruinöser Wettbewerb“ lässt sich nicht beobachten. Das schließt nicht aus, dass Unternehmen, die sich „verkalkuliert haben“, im Einzelfall auch durch Insolvenz aus dem Markt ausscheiden.

Insbesondere in Schweden, aber auch in Großbritannien, lässt sich gut beobachten, dass Bahn und Bus einander ergänzen können. Es ist nicht zu erwarten, dass der Fernbus die Bahn per se verdrängt. Insbesondere wenn die Bahn starke komparative Vorteile bei Komfort, Platzangebot und Geschwindigkeit hat (z.B. im ICE Verkehr), dann wird der Busverkehr im modal split ein „Randsegment“ bleiben. Der Bus kann allerdings preislich neue Kundengruppen, insbesondere aus dem Bereich des motorisierten Individualverkehrs erschließen. Er bietet ergänzende Mobilitätsalternativen für Geringverdienende oder ermöglicht z.B. auch so sonst nicht verfügbare Direktverbindungen, für die auch ein spezifisches Bedürfnis im Markt z.B. bei Älteren zu konstatieren ist. In Schweden ist daher seit der Deregulierung des Fernbusverkehrs beispielsweise ein Wachstum im Gesamtmarkt des öffentlichen Personenverkehrs zu beobachten, bei dem letztlich auch der Bahn neue Kundengruppen zuwachsen.

Der VCD begrüßt daher die in beiden Gesetzentwürfen vorgesehene Deregulierung des Fernbusverkehrs. Ein gewisses Maß an „regulierenden Vorgaben“ bleibt aber auch in deregulierten Märkten erforderlich. Dieses fehlt im Regierungsentwurf und wird im Gesetzentwurf der Opposition in vernünftiger Weise geregelt:

- Soweit Fernbusangebote mit Schienenverkehrsangeboten auf ÖPNV-Relationen in Konkurrenz stehen, ist es im Einklang mit der EG-Verordnung möglich, dass der Bahnverkehr in maßvoller Weise geschützt wird.
- Es wird mit Augenmaß für die Integration und das Zusammenspiel der Angebote auf der Ebene der Informationsbereitstellung und des Vertriebs gesorgt: Die Angebote des öffentlichen Personenverkehrs werden betreiberübergreifend beauskunftet bzw. können auch von Dritten beauskunftet werden. Zudem wird in Maßen ein betreiberübergreifender Vertrieb sichergestellt.

Es werden Vorgaben zur Barrierefreiheit gesetzt, die nicht nur den vordergründig in ihrer Mobilität eingeschränkten Nutzern und Nutzerinnen zu Gute kommen werden.

### 3. Bewertung der Vorgaben für den ÖPNV

#### **Eigenwirtschaftlicher Verkehr**

Die Marktzugangsregeln für weitestgehend am Fahrgastmarkt zu finanzierende Verkehrsangebote sollten so gestaltet werden, dass die Unternehmen, die innovativ und kreativ die Kundenbedürfnisse erspüren, die Genehmigungen erhalten.

Die staatliche Genehmigungsbehörde wacht über den Marktzugang im öffentlichen Personennahverkehr. Nach der gesetzlichen Regelung wäre auch ein Marktzutritt durch die Konkurrenz bei laufender Genehmigung möglich. In der Praxis nutzt die Genehmigungsbehörde ihre Einschätzungsprärogative jedoch regelmäßig dahingehend, dass sie davon ausgeht, dass das bestehende Angebot den vorhandenen Bedarf deckt und den Bestandsbetreiber mit diesem Argument vor Konkurrenz schützt. Sollte der Vorschlag des Neubewerbers hingegen tatsächlich auch nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde auf eine adäquate Nachfrage stoßen, dann erhält zunächst der Altbetreiber die Chance, die Produktidee des Neubewerbers zu realisieren und dessen Antrag damit gegenstandslos zu machen. Dieser gesetzlich „institutionalisierte Ideenklau“ wirkt: Produktinnovationen zur Profilierung gegenüber der Konkurrenz sind Mangelware.



Ähnlich verhält es sich in der Situation, die mit dem Auslaufen einer Genehmigung entsteht. Theoretisch könnte zu diesem Zeitpunkt ein Newcomer sich erfolgreich gegen einen Altbetreiber im Genehmigungswettbewerb durchsetzen. Faktisch scheidet dieses regelmäßig daran, dass die Genehmigungsbehörde die Auswahlkriterien den Wettbewerbern nicht vorher bekannt gibt (Messlatte für die „beste Verkehrsbedienung“) und zudem unklar ist, welches Startvorteil sie dem Altunternehmen gewährt. Die Chance für Newcomer, sich unter diesen Bedingungen in Konkurrenz zu einem Bestandsunternehmen mit verbesserten Produkten zu etablieren, ist daher marginal und auch in der Praxis kaum zu beobachten.

Selbst bei laufender Genehmigung ist eine „normale Angebotsentwicklung“ nach dem Grundsatz von „trial and error“ nach bestehender Gesetzeslage nicht möglich, da das Angebot über die Gesamtlaufzeit einer Genehmigung weitestgehend „fixiert“ wird und zudem jede Änderung unter behördlichem Genehmigungs- bzw. Zustimmungsvorbehalt steht.

Der Regierungsentwurf ändert an den skizzierten Ausgangsbedingungen nichts. Er optimiert nur das Verfahren für den Genehmigungswettbewerb, indem er die aktuelle höchstgerichtliche Rechtsprechung zu „Ausschlussfristen“ im Gesetzestext abbildet und mit konkreten Fristen hinterlegt. Die Besitzstandsschutzregelungen bleiben aber unverändert bestehen und der Konkurrenzschutz wird sogar noch verstärkt.

Innovationen haben in dem heutigen und zukünftigen Marktrahmen für eigenwirtschaftliche Verkehre keine Chance: Die Genehmigungsbehörde kann sie nicht beurteilen; ein Newcomer kann sich mit ihnen nicht profilieren und das Bestandsunternehmen ist auf sie nicht angewiesen, da er seinen Markt allein durch Rückgriff auf die Konkurrenzschutzregelungen verteidigen kann.

### **Auftragsverkehr**

Durch die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge kann die öffentliche Hand bzw. konkret der kommunale Aufgabenträger eingreifen, um die Leistungen zu veranlassen, die auf eigenwirtschaftlicher Basis nicht bereitgestellt werden bzw. würden (Angebotsdichte, Bedienungszeitraum, Qualitätsvorgaben etc.).

Die näheren Vorgaben zu dem im öffentlichen Interesse zu sichernden Angebotsniveau („ausreichende Verkehrsbedienung“) finden sich in den Nahverkehrsgesetzen der Länder.

Faktische Einschränkungen in der Bestellkompetenz ergeben sich aus der notwendigen Verfügbarkeit öffentlicher Mittel (kommunale Mittelausstattung durch die Länder sowie kommunale Eigenmittel).

Rechtliche Einschränkungen in der Bestellkompetenz ergeben sich dadurch, dass die Auftragsvergabe nach der Konzeption der Bundesregierung nur dann gestartet werden kann, wenn „vorrangige eigenwirtschaftliche Verkehre“ als unzureichend versagt worden sind.

### **Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre**

Eine interessensgerechte und rechtssichere Abgrenzung zwischen den eigenwirtschaftlichen Verkehren und den Auftragsverkehren ist essentiell. Ohne eine solche Abgrenzung ist für alle Akteure unklar, ob und wenn ja, nach welchen Spielregeln sie tätig werden können.

Aus der Sicht der Fahrgäste muss dabei sichergestellt werden, dass hochwertige, integrierte, behindertentaugliche und umweltfreundliche ÖPNV-Angebote nicht durch minderwertige Verkehre verhindert werden können, nur weil diese rechtstechnisch „eigenwirtschaftlich“ sind. Die Belange der Fahrgäste müssen hier Vorrang haben.

Nach den Vorstellungen der Regierung ist der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre allerdings grenzenlos. Auch minderwertige eigenwirtschaftliche Verkehre sind daher zu genehmigen und sperren dann die Vergabe bzw. Genehmigung besserer Verkehrsangebote („unbedingter materieller Vorrang“).

Diese von der Regierung vorgeschlagene Abgrenzung führt zu einer Neujustierung der Grenzen zwischen eigenwirtschaftlichem Verkehr und Auftragsverkehr.

Der Regierungsentwurf öffnet damit die kommunalen Verkehre für die Anbieter eigenwirtschaftlicher Verkehre auch dann, wenn diese Verkehre mit Blick auf Kontinuität, Taktdichte, Qualität, Barrierefreiheit etc. hinter dem kommunalpolitisch erwünschten Angebot zurückbleiben. Dieses gilt nach dem Konzept der Bundesregierung selbst dann, wenn die öffentliche Hand bereit ist, das von ihr gewünschte Bedienungsniveau auch zu finanzieren, in dem über dieses Niveau ein „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ abgeschlossen wird.

Um das möglichst plastisch zu illustrieren:

In der Kontinuität des bisherigen Angebotes plant eine Stadt einen qualitativ hochwertigen Verkehr auf einer bestimmten Linie oder in einem bestimmten Linienbündel und macht diese Absicht auch EU-konform bekannt, da sie davon ausgeht, dass der Verkehr in der skizzierten Ausprägung auch weiterhin aus öffentlichen Mitteln per Auftrag zu finanzieren sein wird.

Nach der Bekanntmachung wird binnen der dafür einschlägigen Frist ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag für ein ausgedünntes Fahrtenangebot, mit nicht behindertengerechten Hochflurbussen, unzureichender Integration mit den umliegenden Verkehren, und ohne Einbindung in das Echtzeitinformationssystem des Verkehrsverbundes auf eigenwirtschaftlicher Basis beantragt. Die Genehmigungsbehörde genehmigt diesen Verkehr, weil er nach ihrer Einschätzung im Einklang mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse steht.

Die erteilte eigenwirtschaftliche Genehmigung sperrt für die nächsten zehn Jahre eine Genehmigung für einen Auftragsverkehr. Die Stadt kann für zehn Jahre das Angebot auf dieser Linie oder in diesem Teilnetz nicht beeinflussen. Sie darf auch dem eigenwirtschaftlichen Betreiber kein Geld geben, um ein besseres Angebot zu bewirken. Dieses Geld könnte sie nur auf dem Wege eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages ausreichen, und dieser Weg wird durch den eigenwirtschaftlichen Verkehr versperrt. Einzige Chance der Einflussnahme besteht durch den zulässigen Ausgleich von Tarifpflichten. Verbindliche Zusagen für andere Aspekte des Angebotes (z.B. Fahrplan, Fahrzeugqualität) können so aber nicht bewirkt werden.

Der unkonditionierte Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre institutionalisiert die Ohnmacht kommunaler Verkehrspolitik und macht die Kommunen im Kernbereich der kommunalen Daseinsvorsorge davon abhängig, dass die staatliche Genehmigungsbehörde ihre fachlichen bzw. verkehrspolitischen Einschätzungen zum Umfang der notwendigen Daseinsvorsorge teilt. Der Wirkung nach wird damit die „kommunale Verkehrspolitik im ÖPNV“ durch eine spezialgesetzliche staatliche Fachaufsicht überwacht.

Sollte nun eingewendet werden, dass die Genehmigungsbehörde in dem skizzierten „Extremfall“ ihre Einschätzungsprärogative zu Gunsten des geplanten Auftragsverkehrs nutzen würde und dieser doch in der Praxis gar nicht eintreten würde, dann wäre dieses zu begrüßen. Dann spricht ja aber auch nichts dagegen, eine „vernünftige Konditionierung“ des Vorrangs auch gleich im Gesetz zu regeln.

Genau dieses leistet der Entwurf der Opposition, indem er den intendierten Auftragsverkehr zur Messlatte im Genehmigungsverfahren macht. Im vorstehenden Fall müsste die Genehmigungsbehörde daher feststellen, dass der in Konkurrenz zur Auftragsabsicht beantragte eigenwirtschaftliche Verkehr hinter dem von der Kommune beabsichtigten Bedienungsniveau zurück bleibt und daher nicht genehmigungsfähig ist.

Damit ist und bleibt die Kommune verkehrspolitisch handlungsfähig. Dieser Vorschlag steht zudem in der Kontinuität des bisherigen Rechts in der Auslegung durch das Bundesverwaltungsgericht (Urteil aus 2006), welches vorsieht, dass die Ge-

nehmigungen dann zu versagen sind, wenn die eigenwirtschaftlichen Verkehre nicht das Bedienungsniveau realisieren, welches mit der Auftragsvergabe intendiert wird.

Dabei trägt der Entwurf der Opposition auch dem Problem Rechnung, dass die Kommune in der Auftragsbekanntmachung hohe Standards ankündigen könnte, damit die Messlatte für eigenwirtschaftliche Verkehre sehr hoch legt und dann im Nachgang selber nur geringerwertige Verkehre beauftragt. Einem solchen „Missbrauch“ schiebt der Oppositionsentwurf in § 12 Abs. 7 Satz 3 einen Riegel vor, da in dieser Konstellation auch nachträglich noch eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden dürfen.

Was treibt nun aber die Bundesregierung dazu, dass sie eine „spezialgesetzliche staatliche Fachaufsicht“ in Fragen der kommunalen Daseinsvorsorge im ÖPNV etablieren möchte?

Vielleicht handelt es sich um eine Fehleinschätzung hinsichtlich der „Reichweite eigenwirtschaftlicher Verkehre“. In der bisherigen Praxis sind nahezu alle Verkehre eigenwirtschaftlich, da es diesbezüglich eine „Fiktionsregelung“ im PBefG gibt. Diese Fiktionsregelung wird jedoch im Zusammenspiel mit der VO (EG) Nr. 1370/2007 extrem eingegrenzt. Der heutige kommunale Verkehr ist daher zukünftig im Wesentlichen nur noch als Auftragsverkehr finanzierbar. Genau dessen Realisierung kann aber durch zwar minderwertige, aber vorrangige eigenwirtschaftliche Anträge verhindert werden. Dieses gefährdet den Verkehr in den großstädtischen Kernbereichen der Verkehrsverbände.

In jedem Fall ist es wohl der Wunsch, die eigenwirtschaftlichen Privatunternehmen davor zu schützen, dass die kommunalen Aufgabenträger diese mit „überzogenen Forderungen“ aus der Eigenwirtschaftlichkeit heraustreiben können. Dieser Wunsch ist zu einem gewissen Grad zwar nachvollziehbar. Die Mittel, um ihn umzusetzen, sind aber in ihren „Kollateralschäden“ verheerend.

Aus Sicht des VCD ermöglicht nur die von den Oppositionsparteien vorgeschlagene Regelung eine sachgerechte Abgrenzung zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren und Auftragsverkehren. Der Regierungsentwurf führt hier zum Schutz eigenwirtschaftlicher Verkehre auch um den Preis der „verkehrspolitischen Ohnmacht auf kommunaler Ebene“.

### **„ausschließliche Rechte“ und Besitzstandsschutz**

Ausschließliche Rechte können aus Fahrgastsicht sinnvoll sein, um unkoordinierte Angebote auf Teilstrecken eines Netzes zu verhindern. Angesichts der durchaus auch positiven Erfahrungen in Schweden und Großbritannien ist ein vollständiger Ausschluss von Konkurrenz hingegen wohl nicht zielführend.

Das EG Recht lässt unter der Bezeichnung „ausschließliches Recht“ einen nach Art und Umfang differenzierten Schutz zu. Dieser Schutz muss allerdings im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages festgelegt werden. Ausschließliche Rechte kann es der Systematik des PBefG und der beiden zur Entscheidung anstehenden Entwürfe entsprechend, daher nur im Bereich der Auftragsverkehre und nicht im Bereich eigenwirtschaftlicher Verkehre geben.

Aus Sicht des VCD wäre es hilfreich, wenn der Auftraggeber ausschließliche Rechte vergeben kann, aber nicht muss. Auf diese Weise kann Schutzbedürftiges geschützt werden und kann im Übrigen auch Freiraum für die Etablierung alternativer Angebote gegeben werden. Dieses kann zum Beispiel auch darin bestehen, dass die vorhandenen Linienverkehre ausdrücklich nicht vor Konkurrenz durch Angebote flexibler Bedienung geschützt sind, denen auf diese Weise ein „Freiraum“ eingeräumt werden kann.

Der Regierungsentwurf lässt jedoch keinerlei ausschließliche Rechte zu. Er setzt ganz auf die bisherigen undifferenzierten Schutzregeln des PBefG und verstärkt diese sogar noch. Da diese aber nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vergeben werden, ist damit das große Risiko verbunden, dass dieser Schutz europarechtswidrig ist.

Der Oppositionsentwurf sieht demgegenüber zumindest für die Auftragsverkehre die Möglichkeit vor, dass diese durch adäquate ausschließliche Rechte geschützt werden können.

Insoweit unterstützt der VCD klar den Oppositionsentwurf, der einen EU-rechtskonformen Schutz beauftragter Verkehre ermöglicht.

**Für Rückfragen:**

Dr. Jan Werner, Wissenschaftlicher Beirat VCD  
Fon 030/ 4549 2525  
jan\_werner@web.de

*Herausgeber*  
**VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.**  
Rudi-Dutschke-Straße 9  
10969 Berlin  
Fon 030/280351-0  
Fax - 10  
mail@vcd.org · www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers  
© VCD e.V. 02/2012

**BERATUNGSUNTERLAGE**

***Bitte aufbewahren!***

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)340-M**



Hausvogteiplatz 1  
10117 Berlin

Deutscher Städtetag · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

An das  
Sekretariat des Verkehrsausschusses  
des Deutschen Bundestages  
Herrn Vorsitzenden  
Dr. Anton Hofreiter, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Herrn Stellv. Vorsitzenden  
Volkmar Vogel, CDU/CSU  
Herrn Dirk Fischer, CDU/CSU  
Herrn Sören Bartol, SPD  
Herrn Patrick Döring, FDP  
Frau Heidrun Bluhm, DIE LINKE  
Frau Bettina Herlitzius, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[verkehrsausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de)

29.03.2012/re

Telefon +49 30 37711-0  
Durchwahl 37711-522  
Telefax +49 30 37711-509

E-Mail

[folkert.kiepe@staedtetag.de](mailto:folkert.kiepe@staedtetag.de)

Bearbeitet von

Folkert Kiepe

Aktenzeichen

66.05.20 D

66.35.10 D

**Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs**

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezugnahme auf die gestrige Anhörung im Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übermitteln wir Ihnen ergänzend zur gemeinsamen Stellungnahme des Deutschen Städtetages und Deutschen Landkreistages den vom Präsidium des Deutschen Städtetages einstimmig gefassten Beschluss zur Liberalisierung des Fernbusverkehrs.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Folkert Kiepe

Anlage

## **Liberalisierung des Fernbusverkehrs**

(Beschluss des Präsidiums vom 26.10.2011 – 386. Sitzung)

1. Das Präsidium des Deutschen Städtetages weist darauf hin, dass die von der Bundesregierung angestrebte Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs für die Schienenanbindung und Erreichbarkeit vieler Ober- und –Mittelzentren erhebliche Auswirkungen haben kann, deren ganze Tragweite gegenwärtig noch nicht abschätzbar ist. Deshalb muss vor einer Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs ein Personenverkehrs-Masterplan im Sinne einer umfassenden Netzplanung für den Schienenfern- und den Schienennahverkehr erstellt werden, der sowohl infrastrukturelle als auch betriebliche Mindestbedingungsstandards definiert und der Schiene Vorrang vor der Straße einräumt.
2. Im Falle der Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs fordert das Präsidium eine klare Abgrenzung zum öffentlich (mit)finanzierten Personennahverkehr auf Straße und Schiene sowie eine Gleichbehandlung hinsichtlich der Kosten der Infrastrukturnutzung sowie der Gewährung von Fahrgastrechten. Daher sind für die Städte insbesondere folgende Forderungen unverzichtbar:
  - 2.1. Einbeziehung des Busfernlinienverkehrs in die Schwerverkehrsabgabe bei gleichzeitiger Ausdehnung der Mautpflicht auf das nachgeordnete Straßennetz.
  - 2.2. Gleichstellung des Busfernlinienverkehrs bei den Fahrgastrechten mit dem Schienenverkehr.
  - 2.3. Verbot der Doppelbedienung im Hinblick auf parallele Nahverkehrsangebote auf Straße und Schiene zwischen bzw. innerhalb von Ballungsräumen bis zu einer Entfernung von max. 100 Kilometern.
3. Das Präsidium des Deutschen Städtetages begrüßt vor diesem Hintergrund die Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf der Bundesregierung und fordert Bundesregierung und Bundestag auf, auf dieser Grundlage den Gesetzentwurf zu verändern.